

No encalço do passo do Homem medieval: as vias de comunicação do antigo termo e atual concelho de Tomar

João Maia Romão

Dissertação de Mestrado em Arqueologia

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Arqueologia, realizada sob a orientação científica da Doutora Rosa Varela Gomes e Doutora Catarina Tente

Versão corrigida e melhorada após defesa pública

Outubro, 2012

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção
do grau de Mestre em Arqueologia, realizada sob a orientação científica da Doutora
Rosa Varela Gomes e Doutora Catarina Tente

*Aos meus pais,
os melhores assistentes
de campo que um filho pode ter,
e ao meu irmão.*

Agradecimentos

Um grande agradecimento às minhas orientadoras, a professora Dr.^a Rosa Varela Gomes e a professora Dr.^a Catarina Tente, que aceitaram, desde o início, o desafio de orientar este trabalho o qual acompanharam e aconselharam com muita paciência, atenção e sabedoria. Ter sido vosso aluno constituiu uma honra e privilégio enormes uma vez que foi nas respetivas aulas que adquiri todo o estímulo intelectual e gosto pela arqueologia medieval.

À professora Dr.^a Rosa quero agradecer também todo o tempo que prestou na revisão da tese e nas reuniões que tivemos, fulcrais para a conclusão e a cientificidade deste trabalho.

À professora Dr.^a Catarina Tente agradecer igualmente a sua revisão científica mas também tudo o que me ensinou, que me fez crescer pessoal e profissionalmente, e todas as portas que me abriu em direção a um futuro.

Aos meus pais, Joaquim Romão e Cilina Maia, por tudo o que fizeram para que este trabalho se concretizasse, ao meu irmão, Miguel Romão, e àqueles que eu mais estimo e prezo, nomeadamente, ao Alexandre Fernandes e à Carina Vicente, pelo tempo que não pude passar com eles. À Luísa Gomes, a quem agradeço o facto de ter estado comigo em tudo desde o início, bem como o seu apoio e compreensão incondicionais.

Ao professor Dr. Justino Maciel que incutiu em mim, sem o saber, através das suas aulas e obras, o gosto pelo estudo de vias e de pontes.

Aos meus colegas de trabalho e amigos, Tiago Pereira, que me ajudou em algumas prospeções que realizei, Sara Prata e Catarina Bolila, ambas pelo ânimo e força que sempre me transmitiram, Sílvia Casimiro, pela revisão do resumo em inglês, e Maria João de Sousa, por estes anos de trabalho e amizade.

Ao Edgar Fernandes pela prontidão com que me disponibilizou o seu auxílio nas traduções que realizou dos capítulos das “*Etimologias*” de Isidoro de Sevilha.

Ao Pedro Cura por gentilmente me ter disponibilizado o relatório de escavação da via romana e da via medieval escavadas em Paialvo e ao José Gomes, do Centro de

Interpretação Arqueológica de Vila Nova da Barquinha, pela atenção e ajuda prestada na definição do seu traçado.

A todos os habitantes do concelho de Tomar que me ajudaram na identificação de muitos dos sítios arqueológicos e na definição do trajeto das vias. Este trabalho também é vosso!

No encaço do passo do Homem medieval: as vias de comunicação do antigo termo e atual concelho de Tomar

João Maia Romão

Resumo

As vias e pontes encerram em si importante informação no que concerne não só aos trajetos locais, regionais e transregionais anteriormente seguidos como à própria organização e ocupação de um território num determinado período. A presente dissertação aborda as estruturas viárias romanas e medievais para o espaço do antigo termo e atual concelho de Tomar.

A investigação desenvolvida assenta fundamentalmente num estudo documental e arqueológico. No primeiro foi efetuada uma prospeção e compilação de fontes já publicadas e inéditas com referências escritas a vias ou pontes nesse espaço. O segundo foi regido por métodos de investigação arqueológica, como a prospeção arqueológica extensiva, em função das referências documentais e bibliográficas, ou o registo arqueológico, através de fotografias e do desenho das ocorrências arqueológicas verificadas. A realização destes dois estudos permitiu conjugar os dados da documentação com os da Arqueologia, e possibilitou chegar a conclusões que nunca seriam possíveis de extrair apenas com base na informação de um deles. A dissertação apresenta igualmente uma proposta metodológica para os estudos de estruturas viárias.

O período de tempo de que este trabalho se ocupa, abrange um espectro cronológico desde a Época Romana até aos finais da Idade Média. O espaço constitui uma importante via de passagem entre o litoral e o interior do território português, desde a romanidade, uma vez que a via *Olisipo – Bracara Avgvsta* passava precisamente por Tomar ou *Sellivm*, que era uma capital de *civitas* do *Conventvs Scallabitanvs* da *Lvsitania*.

Da Época Romana e da Idade Média chegaram até nós alguns vestígios arqueológicos das estruturas viárias então utilizadas. O estudo exaustivo e de conjunto das ocorrências documentais permitiu traçar algumas características das vias medievais, e o das arqueológicas levou à identificação de particularismos arquitetónicos e

construtivos típicos da romanidade e da medievalidade para o espaço investigado. A conjugação dos dados de ambos permitiu traçar um vasto, complexo e bem organizado sistema viário no termo de Tomar na Idade Média

PALAVRAS-CHAVE: Tomar, Época Romana, Idade Média, vias, pontes, prospeção arqueológica, documentação medieval.

Abstract

Paths and bridges constitute an important source of information in what concerns not only with the local, regional and transregional routes previously used but also with the organization and occupation of a territory in a determined period. The following thesis approaches the roman and medieval paths in actual territory of Tomar.

The developed research is fundamentally based on a documental and archaeological study. In the first one it was performed a prospection and compilation of documental sources already published or to be published with written references to paths or bridges in that territory. The second one was ruled by archaeological research methods, such as extensive archaeological prospection based in documental and bibliographic sources, or in archaeological records, through photographs and drawing of verified archaeological occurrences. Therefore the conjugation of the documental with the archaeological data, has enabled to reach conclusions which were never possible to obtain only based on the information of one of them. This thesis presents equally a methodological proposal for the study of paths and bridges.

This study covers the chronological spectrum from the Roman Times until the end of the Middle Age. The area under study represents an important passage way between the littoral and the interior of the Portuguese territory, since the roman occupation, given that the *Olisipo – Bracara Avgvsta* path passed precisely trough Tomar or *Sellivm*, which was the *civitas* capital of *Conventvs Scallabitanvs* of *Lvsitania*.

From the Roman Times and the Middle Age, came to us some archaeological vestiges concerning to paths and bridges then in use. The extensive study of the documental occurrences allowed to determine a few characteristics of the medieval

paths and the archaeological study led to the identification of architectonic and constructive peculiarities typical of the Roman and the Medieval Times. The conjugation of both data, allowed to settle a vast, complex and organized system of paths and bridges in the Middle Age Tomar territory.

KEYWORDS: Tomar, Roman Times, Middle Age, ways, bridges, archaeological prospection, medieval documentation.

Índice

Capítulo 1 - Introdução	1
1.1 - Apresentação	3
1.2 - Objetivos	4
Capítulo 2 – Estado da arte	7
2.1 – Do Renascimento ao século XXI	9
2.2 – Revisão da investigação sobre as vias em Tomar	13
Capítulo 3 – O território	17
3.1 – O espaço	19
3.2 – O tempo	22
Capítulo 4 – Questões metodológicas	29
4.1 – Considerações preliminares relativas a uma metodologia de estudo	31
4.2 – Abordagem à documentação escrita	33
4.3 – Metodologia do trabalho arqueológico	34
4.4 – Georreferenciação e leitura cartográfica	36
4.5 – Critérios gerais de datação	37
4.5.1 – Vias romanas	38
4.5.1.1 – Retitude	38
4.5.1.2 – Largura	39
4.5.1.3 – Sistema de construção do pavimento e das margens e bombeamento	39
4.5.1.4 – Integração no trajeto de uma via ou de marcos miliários	41
4.5.2 – Pontes romanas	41
4.5.2.1 – Sistema e material construtivo e largura	41
4.5.3 – Vias medievais	42
4.5.3.1 – Sinuosidade	42

4.5.3.2 – Passagem por edifícios religiosos, albergarias e hospitais	43
4.5.3.3 – Sistema construtivo do calcetamento	43
4.5.4 – Pontes medievais	44
4.5.4.1 – Particularidades arquitetónicas, largura e sistema construtivo	44
4.5.5 – Contextualização e materiais arqueológicos	45
Capítulo 5 – Vias e pontes em Tomar medieval	47
5.1 – Os dados da documentação escrita	49
5.1.1 – Compilação das fontes publicadas	49
5.1.2 – Documentação inédita: os códices 74 e 77 do A.M.T. e o códice OC/CT 52 do A.N.T.T.	58
5.1.2.1 – Estradas de importância transregional	60
5.1.2.2 – Estradas regionais, caminhos e azinhagas	64
5.2.1.3 – Pontes	69
5.1.3 – Síntese dos dados da documentação escrita	70
5.2 – Os dados da Arqueologia	72
5.2.1 – As vias e pontes de fundação romana	72
5.2.1.1 – O trajeto da via XVI (<i>Scallabis-Sellivm-Conimbriga</i>)	72
5.2.1.2 – Os marcos miliários e outros trajetos possíveis	76
5.2.1.3 – Ponte dos Oleiros ou das Ferrarias	81
5.2.1.4 – Ponte Velha, ponte da Vila ou ponte de D. Manuel	82
5.2.1.5 – Ponte de Chocapalhas	83
5.2.1.6 – Ponte do Ramil	85
5.2.2 – As vias e pontes medievais e a organização do território	86
5.2.2.1 – Estradas e pontes de importância transregional	86
5.2.2.1.1 – Estrada de Torres	86
5.2.2.1.1.1 – Via da Quinta da Torre de Santo António	86

5.2.2.1.1.2 – Ponte da ribeira do Arrepiado	89
5.2.2.1.1.3 – Vias de Paialvo	89
5.2.2.1.2 – Estrada nova de Coimbra	91
5.2.2.1.2.1 – Ponte de Peniche	91
5.2.2.1.2.2 – Troço da Ponte de Peniche à Soianda	93
5.2.2.1.2.3 – Via da Soianda	95
5.2.2.1.3 – Via e ponte de Ceras	97
5.2.2.2 – Estradas e pontes de importância regional, caminhos e azinhagas	100
5.2.2.2.1 – Sistema viário da Póvoa	100
5.2.2.2.1.1 – Ponte do Casal Velho ou da Azenha do Curto	100
5.2.2.2.1.2 – Via da Póvoa	101
5.2.2.2.1.3 – Ponte do Cairrão	102
5.2.2.2.2 – Estrada da Pedreira	103
5.2.2.2.2.1 – Via de Vale de Carvalho	103
5.2.2.2.2.2 – Ponte de Vale de Carvalho	105
5.2.2.2.2.3 – Via de Casal do Ribeiro	106
5.2.2.2.2.4 – Ponte da Fonte da Longra	109
5.2.2.2.3 – Ponte de Vila Nova	109
5.2.2.2.4 – Ponte do Carril	110
5.2.2.2.5 – Ponte do Casal do Alecrim ou do Casal do Mato	111
5.2.2.2.6 – Ponte da Abadia	111
5.2.2.2.7 – Via do Ramalhal	112
5.2.2.2.8 – Via de Relvas	113
5.3 – Os carros	114
Capítulo 6 - Conclusões	119

Anexos:

Anexo cartográfico

Anexo fotográfico

Anexo gráfico

Lista de Abreviaturas

A.M.T. – Arquivo da Misericórdia de Tomar

AN.M.T. – Anais do Município de Tomar

B.N.L. – Biblioteca Nacional de Lisboa

C.E.I.P.H.A.R. – Centro Europeu de Investigação da Pré-História do Alto Ribatejo

CHR. - Chancelaria

CRON. – Crónica

CT – Convento de Tomar

D.M.P. – Documentos Medievais Portugueses

E.N. – Estrada nacional

E.N.P. – Elementos não-plásticos

I.C. – Itinerário complementar

I.G.E.S.P.A.R. – Instituto de Gestão do Património Arquitetónico e Arqueológico

KM – Quilómetro

M.H. – *Monumenta Henricina*

OC – Ordem de Cristo

P.M.H. – *Portugaliae Monumenta Historica*

L.C. – *Leges et Consuetudines*

S.C. – *Scriptores*

Capítulo 1 – Introdução

1.1 – Apresentação

A presente dissertação encontra-se organizada em sete partes. Esta, respeitante ao capítulo introdutório, é a primeira, na qual se trata a sua organização, ou como se encontra estruturada, bem como dos objetivos que a presidiram. O segundo capítulo inicia a abordagem ao tema com o habitual estado da arte dos estudos das vias e pontes romanas e medievais em Portugal, passando também em revista a investigação já realizada para o espaço de Tomar. No terceiro capítulo é feito o enquadramento espacial, geológico e histórico.

Antes do desenvolvimento são enumeradas e explicadas todas as questões metodológicas que orientaram os trabalhos desta tese, bem como todas as problemáticas a elas inerentes e presentes em algumas das obras consultadas. A parte do desenvolvimento, quinto capítulo, encontra-se estruturada em dois grandes subcapítulos: os dados da documentação escrita e os dados da arqueologia. Por sua vez o primeiro está organizado na compilação das referências escritas a estruturas viárias em Tomar, em fontes já publicadas ou impressas, e em fontes manuscritas ainda inéditas ou não publicadas. No segundo temos uma parte concernente às estruturas viárias romanas e outra às medievais. As conclusões constituem o sexto capítulo.

Após as conclusões seguem-se as referências bibliográficas mencionadas ao longo dos capítulos anteriores, e estruturados em fontes manuscritas, fontes impressas e bibliografia geral. Em algumas das fontes impressas menciona-se primeiro o seu título e só depois o autor porque, por serem fontes primárias a esta tese e devido à frequência com que as citamos, optámos por citar a própria fonte em vez do autor, como se verifica num tipo de estudo documental. Para estas fontes foram criadas abreviaturas e que apresentamos na lista de abreviaturas, a seguir ao índice. O trabalho é finalizado pelos anexos organizados em anexo cartográfico, fotográfico e gráfico.

A redação da dissertação fez-se com base no novo acordo ortográfico que entrou em vigor em Janeiro de 2009.

1.2 – Objetivos

Foi durante o segundo semestre do ano curricular do mestrado em Arqueologia que a ideia para a realização desta dissertação surgiu. Até essa altura, os meus primeiros passos na investigação sempre tenderam mais para a História e a Arqueologia Medievais as quais procurei tanto nas cadeiras realizadas na licenciatura como no próprio estágio e nas escavações arqueológicas em que participei.

Frequentava então o seminário de Escultura e Mosaico na Antiguidade Tardia lecionado pelo Professor Justino Maciel. Recordo-me que, numa das sessões, debati com o professor a arquitetura das pontes e vias romanas pois sabia que era autor de alguns trabalhos na área. No fim da sua exposição cheguei à conclusão de que muito bem conhecidas eram tanto as pontes como as vias romanas, porque quando o interpolei acerca das medievais, as respostas não eram tão concretas como as que havia dado para as primeiras. Gentilmente o professor disponibilizou-me alguns dos seus trabalhos e, após um maior contato com a temática, cedo me apercebi que, na verdade, o sistema viário medieval estava ainda pouco estudado comparativamente ao romano. As vias e pontes encerram em si importante informação no que diz respeito não só aos trajetos locais, regionais e transregionais anteriormente seguidos como à própria organização e ocupação do território.

Concomitantemente ao dito seminário frequentava também o de Arqueologia Medieval, área na qual me pretendia especializar. Como elemento de avaliação pedia-se a realização de um trabalho introdutório para a futura tese. As vias e pontes medievais afiguraram-se-me então como uma ótima ideia que propus à Professora Rosa Varela Gomes a qual aceitou. Mas era preciso escolher um espaço sob o risco de me deparar com um universo demasiado vasto para uma tese de mestrado.

A proximidade da minha terra natal com Tomar determinou em muito a minha opção por este espaço porque pretendia realizar prospeções intensivas e constantes no concelho para a identificação das estruturas viárias que me propunha estudar. Desconfiava também que Tomar deveria ter fontes escritas que permitiriam traçar as vias e identificá-las no terreno.

Assim pretendia-se um estudo multidisciplinar que visasse a conjugação dos dados documentais com os dados arqueológicos e que tinha como objetivo principal o

de compreender a organização espacial, sistema construtivo e arquitetura das vias e pontes romanas e medievais no espaço de Tomar, de forma a contribuir para o seu estudo. Para cumprir tal desígnio outros objetivos foram traçados e que se podem, sinteticamente, esquematizar da seguinte forma:

- 1) definição de uma metodologia própria que permita ao investigador a abordagem mais correta e o devido estudo das estruturas viárias;
- 2) realização de uma compilação de referências a vias e pontes em documentação medieval já publicada e em documentação ainda inédita ou não publicada;
- 3) realocização das estruturas viárias já identificadas no concelho e a realização de trabalhos de prospeção que permitissem a identificação de realidades ainda inéditas ou de paralelos para as primeiras;
- 4) recolha de dados arqueológicos, arquitetónicos e métricos para o seu estudo particular e de conjunto;
- 5) registo fotográfico e desenho arqueológico possível do aparelho construtivo ou de outros particularismos arquitetónicos das ocorrências verificadas, e que permitissem a elaboração de um catálogo.

O trabalho que apresentei no seminário de Arqueologia Medieval recebeu boa crítica o que foi um incentivo ao desenvolvimento da temática no âmbito da dissertação. Os trabalhos de campo e de pesquisa documental decorreram entre Abril de 2011 e Maio de 2012 o que veio a permitir a identificação de todas as estruturas viárias que aqui apresentamos e que constituem os vestígios do que foi o sistema viário medieval do termo de Tomar.

Capítulo 2 – Estado da arte

2.1 – Do Renascimento ao século XXI

A história dos estudos sobre sistemas viários remonta ao Renascimento. A civilização romana era vista como a última grande civilização da história humana, cuja cultura e valores se haviam perdido na Idade Média.

Francisco de Holanda foi o primeiro autor português, nessa corrente renascentista, que descreveu alguns vestígios da rede viária romana, a “*calçada de scilice*”, a ponte romana de Sacavém e a ponte romana “*acima de Abrantes*”, na sua obra “*Da Fábrica que falece ha cidade de Lysboa*”.

No entanto, é só com André de Resende que se começa a tentar sistematizar o estudo das vias, principalmente após a publicação póstuma de 1593 das “*Antiguidades da Lusitânia*” onde dedicou um capítulo “*De viis militaribus*”.

Do século XVI e XVII foram publicados alguns trabalhos que já mencionam algumas vias ou pontes romanas: a “*Geografia de Entre-Douro-e-Minho*” de João de Barros; a “*Geographia antiga de Lusytania*” e a “*Monarchia Lusytana*” de Frei Bernardo de Brito, a primeira obra e o primeiro volume da segunda são de 1607 e o segundo volume de 1609; as “*Várias antiguidades de Portugal*” de Gaspar Estação, de 1625; e as “*Antiguidades e grandezas da mui insigne cidade de Lisboa*”, publicada em 1652, de Luís Marinho de Azevedo¹.

O interesse na engenharia romana aplicada às vias e pontes esteve na base do desenvolvimento das redes viárias por toda a Europa a partir do século XVII e XVIII (Moreno Gallo, 2006: 22). A necessidade de estabelecer novamente as normas de construção de uma rede viária levou à reutilização dos ensinamentos e princípios de construção e de arquitetura romanos.

É neste contexto que é publicada a primeira grande obra de estudo das vias romanas, que virá a fundar a escola francesa e influenciará todos os estudos posteriores, trata-se da “*Histoire des grands chemins de l’empire romain*” de Nicolas Bergier, que é sustentada nos livros de arquitetura vitruvianos.

¹ Para a elaboração de um estado da arte acerca de sistemas viários *vide* Andrade (2002). O segundo volume de “*As estradas em Portugal: memória e história*”, do qual fizemos uso, conta com um inventário de cerca de 1278 referências bibliográficas sobre a temática constituindo um instrumento de trabalho muito útil.

É também no século XVIII que surgem em grande quantidade os mapas e atlas geográficos com a indicação de caminhos antigos e modernos, identificando mesmo alguns como romanos. Neste âmbito devemos destacar a pioneira “*Descrição topografica do famoso reyno de Portugal*” que António Carvalho da Costa (1712) fez em três volumes acompanhados de mapas. Na mesma centúria, em 1728, o padre José de Mattos Ferreira publica os miliários que encontrou na “*Via romana do Gerês (Geira)*”.

O inspirador trabalho de Emile Hübner, já no século XIX, para o “*Corpus Inscriptionum Latinarum*” com o levantamento das inscrições romanas, e por conseguinte dos miliários epigrafados; e os trabalhos de Eduardo Saavedra constituíram as primeiras tentativas de traçar a rede viária romana à escala ibérica. Em 1895 o padre Martins Capella publica os seus “*Miliários do Conventus Bracara Augustanos em Portugal*”, ao mesmo tempo que Martins Sarmiento faz trabalho semelhante no distrito de Braga e José Henriques Pinheiro delineia todas as estações da via que ligava Braga a Astorga.

Durante a primeira metade do século XX são publicados mais alguns estudos sobre as vias romanas em Portugal, como os de Lerenio Barradas, acerca da que liga Braga a Chaves, o de Augusto Botelho da Costa Veiga, da via Lisboa-Mérida, Miguel de Oliveira, da via *Talabriga-Lancobriga*, e João Domingues Arede, sobre a via de *Aeminium a Cale*.

Mas é sensivelmente a partir da segunda metade do século XX que se assiste a um maior incremento das publicações sobre o sistema viário romano, ainda hoje amplamente citadas, e que fundam autênticas escolas. A título de exemplo e não querendo ser exaustivo refira-se: em Inglaterra, os trabalhos de Ivan Margary (1948); em Itália, os trabalhos de Daniele Sterpos; em França, “*La route*”, de Pierre Fustier e “*Les voies romaines*” de Raymond Chevallier; em Espanha, para além de Eduardo Saavedra, de mencionar também os nomes de António Blázquez, que trabalhou a via de Braga a Astorga, Gonzalo Arias, Sánchez-Albornoz e Roldán Hervás; em Portugal é de destacar os cinco volumes de “*As grandes vias da Lusitânia*” de Mário Saa.

A obra de Mário Saa resulta de um trabalho de prospeção que efetuou por todo o país ao longo de duas décadas, procurando vestígios materiais das vias, pontes e marcos miliários. Esta constitui o primeiro estudo sistemático à escala nacional das vias romanas. Trata-se de uma tentativa de conjugar os dados epigráficos, com as fontes

históricas e as realidades arqueológicas. Contudo apresenta bastantes imprecisões, sobretudo na localização toponímica de algumas cidades romanas e, por conseguinte, no trajeto de algumas vias porque o autor baseia-se no itinerário de Antonino e em dados epigráficos para as traçar.

Desde a obra de Mário Saa, a investigação da viação romana conhece um novo surto em Portugal com a publicação de imensos estudos principalmente em publicações de carácter regional, e por isso urgia um estudo de conjunto. O “*Domínio romano em Portugal*” e o “*Portugal romano*” de Jorge de Alarcão foram as duas obras que colmataram essa urgência. Posteriormente, Vasco Mantas conclui a sua tese de doutoramento sobre “*A rede viária da faixa atlântica entre Lisboa e Braga*”. Ambos, juntamente com outros autores como José d’Encarnação e Carlos Fabião, ainda hoje dedicam vários trabalhos e artigos a esta temática.

Serviram estes parágrafos para demonstrar que muito foco e interesse se tem dado ao sistema viário romano e muito pouco se tem dado ao medieval. Com efeito, é só a partir do ano de 1928 que Félix Alves Pereira tenta alertar e acordar a comunidade científica do paradigma do romano, que ainda presentemente contagia muitos trabalhos que são publicados. No seu artigo acerca das “*Pontes medievais nos Arcos-de-Valdevez*” o autor reage contra as escritas infundamentadas que classificavam as pontes da região como romanas que, segundo ele, de romano nada tinham. Assim, e com base nas semelhanças dessas estruturas e numa análise de conjunto, Félix Alves Pereira consegue o levantamento de algumas das características arquitetónicas de uma ponte construída na Idade Média.

Mas também noutros países outros autores tinham já despertado para esse facto, é disso exemplo a expressão de Franck Imberdis ao escrever que “*Sur les voies romaines, la bibliographie est abondante...*” e “*...ont presque toujours généreusement attribué aux romains toutes les routes antérieures au XVIII siècle*” (1939: 411).

Em Portugal, Augusto Botelho Costa Veiga publica, em 1943, umas notas acerca de “*Algumas estradas romanas e medievais*”. Aí tenta datar e traçar os principais eixos viários utilizados no território nacional desde a Época Romana à Medieval com base em fontes documentais e escritas. Este trabalho dá depois origem à publicação de outros que o complementaram como o de João Alvim (1951).

A verdade é que o artigo de Félix Alves Pereira não encontrou grande eco na comunidade científica razão pela qual, em 1968, Carlos Alberto Ferreira de Almeida escreveu que o seu estudo era o melhor até então publicado sobre pontes acrescentando que: “...foi um grito, que já tardava e que pouco se fez ouvir” (Almeida, 1968: 119). Esta afirmação diz tudo acerca do estado da questão nessa altura e da pouca atenção que se prestou ao dito artigo. Da mesma opinião eram igualmente António de Oliveira Marques que, em 1987, escrevia que “*Em Portugal quase nada sabemos sobre as técnicas de construção de estradas [medievais]...*” (1987a: 59) e Manuel Sílvio Alves Conde que, em 1997, afirmava que “*Pouco se sabe das características físicas destas vias*” (1997: 486) acrescentando que a arqueologia medieval “...ainda não inscreveu a caminharia entre as suas propriedades, não podendo, por isso, facultar-nos préstimos assinaláveis”. (1997: 475-476). Elisa Ferreira Priegue tinha uma opinião idêntica (1981: 65).

A tese de Carlos Alberto Ferreira de Almeida, “*Vias medievais entre Douro e Minho*”, constitui até ao presente a única monografia sobre o sistema viário medieval em todas as suas vertentes (judicial, geográfica, militar, administrativa...), sendo largamente citada em volumes sobre a História de Portugal que dedicam escassas páginas à questão viária, ressaltando a do Período Romano (Andrade, 2002: 16).

Por outro lado a referida tese resulta de um trabalho final de uma licenciatura de História, não usou os dados da Arqueologia e não foi publicada, o que restringe o seu acesso e divulgação. Para além dela, não existem em Portugal, monografias exclusivas sobre a arqueologia das vias e pontes medievais. O que se sabe das vias e da sua arquitetura é o que está na documentação que chegou até nós e que, de alguma forma, nos fornece algumas pistas sobre as mesmas.

Note-se que a maior parte dos trabalhos sobre vias romanas, para as quais a principal fonte escrita é o itinerário de Antonino, se centram na procura de evidências arqueológicas: de marcos miliários, pontes ou de vestígios dessas vias. Já aqueles sobre vias medievais focam-se muito mais na prospeção documental e não tanto na procura das suas evidências arqueológicas.

Então porque é que o seu estudo arqueológico ainda hoje é preterido em relação ao das romanas? Pensamos que a resposta a esta questão se encontra ainda no paradigma do romano, na problemática da distinção do que é construído em Época

Romana e do que o é em Época Medieval. Mas se não existem trabalhos que estudem a arqueologia das vias medievais como se pretende então fazer essa distinção?

Carlos Fabião (1993: 255) condensa na seguinte afirmação a problemática que verificámos em grande parte das obras que consultámos: “...*como os métodos e técnicas de construção de estradas e pontes se mantiveram quase inalterados até ao nosso século, é usual verificarem-se confusões e vermos atribuídas ao período romano pontes ou estradas construídas, de facto, na Idade Média*”².

Felizmente alguns trabalhos mais recentes de autores de diversos países, como Victor Galiazzo, Jean-Pierre Adam (1989), Durán Fuentes (2002) e Justino Maciel (1987 e 2004), têm contribuído para a compreensão dos sistemas construtivos das pontes romanas e das medievais. Para as vias o recente e atualizado trabalho de Moreno Gallo (2006) veio contribuir decisivamente para a classificação das romanas, medievais e modernas como tal, pois distingue as peculiaridades arquitetónicas de cada uma. Estes trabalhos têm cada vez mais refutado a afirmação de Carlos Fabião e reforçado a teoria de que, de facto, existem peculiaridades construtivas e arquitetónicas afetas a cada período histórico.

Em suma o estudo arqueológico das vias e pontes medievais encontra ainda muito por fazer. Não obstante, num espaço de uma década, as teses de Helena Catarino (1997: 663-674), Rosa Varela Gomes (2002: 156-160) e Catarina Tente (2007: 33-36) já incluem um subcapítulo apenas dedicado às vias de comunicação demonstrando inclusive a preocupação na identificação de alguns dos seus troços. Constituirão eles o início de um importante período de estudo destas realidades? Assim o esperamos e é para esse fim que tentamos contribuir com a presente dissertação.

2.2 – Revisão da investigação sobre as vias em Tomar

É de Viera Guimarães o pioneiro e embrionário trabalho sobre vias no espaço de Tomar. Em “*Thomar – Sta. Iria*”, publicado em 1927, o autor surge como o primeiro a identificar *Sellivm* com Tomar e não Seice. Para além de tecer algumas importantes considerações sobre as vias romanas, nomeadamente sobre a sua arquitetura e sistema

² Vide esta problemática abordada em Caamaño Gesto (1979) e Ferreria Priegue (1987: 37-39).

construtivo, tenta ainda delinear o trajeto da via XVI. Teve a preocupação de se deslocar até Ceras onde ainda se conservava um troço calcetado e de o registar fotograficamente.

Em 1943 Augusto Botelho da Costa Veiga publica as já *supra* referidas notas e, com uma base documental, traça algumas estradas dos Períodos Romano e Medieval. O autor faz uma análise à doação do castelo de Ceras identificando, a partir desta, duas vias, uma das quais a estrada de Coimbra. É ele também que dá a conhecer algumas fontes para o estudo desta estrada como a crónica de D. João I de Fernão Lopes. A importância das suas notas advém da abordagem simultânea que fez das principais estradas romanas e medievais e da associação destas com as primeiras às quais se podem sobrepor.

As notas de Costa Veiga seriam complementadas uma década mais tarde com as considerações que João Alvim (1954) fez ao troço da estrada medieval entre Santarém e Coimbra, alicerçadas em fontes documentais, no seu trajeto da Serra de Ancião para sul. Este trajeto até à Serra de Ancião constituirá depois o objeto de estudo de Suzzane Daveau (1988), que não só fez uso de documentação como também de dados geográficos e perfis topográficos para fazer o trajeto dessa estrada. Contudo a estes estudos falta claramente uma base arqueológica dado que não existe uma preocupação em registar os trajetos que aparecem nas fontes, nem sequer de se fazer uma deslocação ao campo ou de realizar trabalhos de prospeção. Baseiam-se apenas nas fontes documentais.

Nos dois primeiros volumes d’“*As grandes vias da Lusitânia*” (1956 e 1959), Mário Saa escreve sobre a estrada coimbrã, a estrada de Torres e outras possíveis vias romanas que passavam pelo concelho de Tomar. Mas, como já apontámos, comete imprecisões de localização toponímica tais como a identificação de *Sellivm* com Soure.

Oito séculos depois da construção do castelo e da fundação da cidade, Amorim Rosa, publica uma obra sobre a História “*De Tomar*” (1960). O autor tentou traçar o trajeto da via XVI que é em tudo idêntico com o primeiramente apontado por Vieira Guimarães. Contudo, Amorim Rosa chega mesmo a discriminar por que ruas de Tomar a via passaria sem apresentar dados arqueológicos concretos. Menciona unicamente a existência das duas pontes. Nem sequer refere os dois marcos miliários que foram encontrados perto de uma delas.

Seria preciso esperar até 1973 para que a investigação nesta temática e na circunscrição espacial de Tomar tomasse um rumo diferente, com uma maior preocupação em atestar as menções documentais no campo. Nesse ano é apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa a tese “*Subsídios para a carta arqueológica do concelho de Tomar*” de Maria João Mêndia de Castro. Nesta tese a autora apresenta várias hipóteses para o traçado da via romana XVI, a saber: os de Botelho da Costa Veiga, João Alvim, Vieira Guimarães e Luís Arnaut. Neste primeiro trabalho de cariz arqueológico sobre as vias em Tomar, a autora teve o cuidado de se dirigir ao campo para testemunhar e registar fotograficamente o troço de uma estrada a nordeste de Torres Novas. Nela faz uma sondagem e não identificou qualquer momento de construção anterior à mesma. A autora considerou ter sido construída na Idade Média.

Na passagem da década de oitenta para a de noventa volta-se a prestar uma grande atenção para o estudo das vias. Em 1989 é realizado um seminário em Tomar, “*O espaço rural na Lusitânia, Tomar e o seu território*”. Nele participaram Jorge de Alarcão, com um estudo acerca do “*Território de Sellium*” e das suas vias, e Vasco Mantas com um outro acerca das “*Vias romanas da região de Tomar: os miliários*”. Como o próprio título deste último indica, o autor tentou reconstituir o traçado das vias romanas com base nos miliários. Para a região de Tomar são conhecidos dois marcos epigrafados e outros tantos anepígrafos. O estudo trata da sua descrição, transcrição e análise. Este tipo de abordagem coloca diversos problemas como a deslocação dos marcos miliários. Mas outras realidades, como as pontes, não se deslocam, são pontos de passagem fixos, e daí a magnânima importância do seu estudo.

Nesse mesmo ano é apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa a tese “*Tomar Medieval: o espaço e os homens*” de Manuel Sílvio Alves Conde. A tese tem um pequeno subcapítulo referente a algumas estradas e pontes que eram transitáveis em Tomar, na Idade Média, tendo como única base, as fontes escritas. Na verdade, o autor apresenta algumas fontes para esse estudo, sem as aprofundar muito nem denotando a preocupação de informar o leitor da cronologia dessas fontes, o que nos impede de saber em que ano ou altura são essas vias de comunicação referidas.

Seis anos volvidos são publicadas na *Portugália* umas “*Achegas para a carta arqueológica de Tomar*” da autoria de Maria Salete da Ponte, arqueóloga que trabalhou

na região, e que fez um levantamento de algumas das pontes existentes em Tomar. Nestas achegas a autora atribui uma cronologia romana a todas as pontes que inventariou. Em algumas delas essa atribuição não está correta porque não denotam qualquer particularidade arquitetónica, arqueológica ou construtiva tipicamente romana. Na inventariação, para além da cronologia, existe espaço também para a descrição da estrutura e sua localização.

A carta arqueológica do concelho é publicada em 1997 por Carlos Batata. O autor dá-nos a conhecer algumas vias e pontes. São apresentadas em forma de inventário com o nome, local e coordenadas, descrição, um esboço de tipologia, cronologia proposta e bibliografia. São tecidas algumas hipóteses acerca das vias romanas e medievais do concelho no que ao seu trajeto diz respeito, refletindo a preocupação de alicerçar as conclusões em trabalho de campo. Contudo, e por se tratar de uma carta arqueológica, a informação prestada sobre as estruturas é muito sumária e daí a urgência de um estudo sistemático.

Igualmente nesse ano de 1997, Manuel Sílvio Alves Conde, apresenta a sua tese de doutoramento à Universidade dos Açores, intitulada “*O Médio Tejo nos finais da Idade Média: a terra e as gentes*”. Nesta tese o autor não só volta a apresentar as estradas e pontes do termo de Tomar nos finais da Idade Média como ainda elabora um mapa com o sistema viário do Médio Tejo, onde podemos observar as principais vias e pontes que ligavam os termos de Tomar, Torres Novas e Abrantes. Devido ao carácter transregional deste mapa, algumas vias de importância regional ou local, não figuram nele e surgem algumas localidades isoladas, por onde não se faz passar nenhuma via, como por exemplo S. Miguel ou Paialvo. Contudo, não deixa de ser um bom trabalho cartográfico dessas estruturas viárias com base, uma vez mais, nas fontes escritas.

Capítulo 3 – O território

3.1 – O espaço

O concelho de Tomar, que integra dezasseis freguesias, situa-se na província da Estremadura, distrito de Santarém, e é rodeado, a norte e noroeste, pelos municípios de Ferreira do Zêzere e de Ourém, a oeste pelo de Torres Novas, a sul pelo do Entroncamento e Vila Nova da Barquinha e a este pelo de Abrantes.

Os limites espaciais definidos para este estudo correspondem, *grosso modo*, aos limites do antigo termo e atual concelho de Tomar (mapa 1 do anexo cartográfico) cujas circunscrições territoriais se mantiveram, com ligeiras alterações, desde a Idade Média (mapa 2 do anexo cartográfico). Assim a sudeste e este a região encontra-se delimitada pelo rio Zêzere; a oeste são as ribeiras da Beselga, de Mouchões e de Tancos que funcionam como uma fronteira que, no medievo, se estendia para sul quase até à Asseiceira e, para noroeste, se prolongava integrando a zona da atual freguesia da Sabacheira; para norte o termo estendia-se até à zona do Rego da Murta talvez delimitada pela ribeira da Murta e de S. Domingos; a nordeste era confrontado com o termo de Ferreira do Zêzere ao qual Águas Belas já pertenceria³.

O interior da alta Estremadura, onde Tomar se insere, é um espaço geológico muito heterogéneo (Ribeiro, 1955: 247), que constitui uma charneira entre as orlas Mesocenozóicas ocidentais do Cretácico e do Jurássico com as bacias Terciárias do Tejo (Girão, 1949-51: 47-48) e uma estreita faixa de separação entre duas grandes unidades geomorfológicas, o Maciço Antigo Ibérico, com a Cordilheira Central, e o Maciço Calcário Estremenho.

O último mostra-nos uma paisagem calcária, de relevos imponentes, sobre a qual cai uma quantidade abundante de chuvas e uma vegetação mediterrânica de carrascos, lentiscos, zambujeiros, ervas perfumadas, carvalhos e olivais (Daveau, 2005: 43; Ribeiro, 1955: 246). Já o primeiro apresenta a típica paisagem de granitos e/ou xistos, das formações Paleozoicas, de solos bastante acidentados e montanhosos que constituem retalhos de planaltos ou faixas de rochas duras que a erosão isolou,

³ Estes limites fronteiriços que traçámos partem da observação que fizemos do mapa apresentado por Manuel Sílvio Alves Conde (1996: 23) da reconstituição da área do termo de Tomar e seus limites na segunda metade do século XV (mapa 2 do anexo cartográfico), com base em fontes documentais coevas, e de uma análise comparativa com as cartas militares do concelho, partindo do facto de os atuais limites concelhios corresponderem, na sua maior parte, a percursos hidrográficos.

revestidos de vegetação mediterrânica como a oliveira ou a vinha e, quando esta escasseia, os carvalhos e os castanheiros (Daveau, 2005: 42; Ribeiro, 2011: 70).

Esta heterogeneidade geológica leva à coexistência no concelho de Tomar de quatro grandes unidades geológicas que passamos a enumerar e a descrever em crescendo cronológico⁴.

A primeira ocupa a parte oriental do concelho, onde se erguem os primeiros contrafortes da Meseta, desde o rio Zêzere, até um pouco a oriente de Ceras e Alviobeira, descendo sensivelmente pelo ribeiro da Torre e ribeira da Lousã até ao rio Nabão e daí novamente ao Zêzere (Batata, 1997: 23). Corresponde esta zona às formações geológicas mais antigas, do Paleozoico (Câmbrico e Pré-Câmbrico) onde o xisto predomina (Rosa, 1940: 252-253) dificultando a prática agrícola. O relevo é montanhoso e acidentado com uma altitude média de 250m. Os pontos mais altos situam-se nas imediações de Pias e Areias que atingem valores entre os 400 e 450m.

A segunda, que corresponde à parte ocidental do concelho, é constituída por uma formação geológica do Mesozoico (Cretácico e Jurássico) integrada no Maciço Calcário Estremenho, que passa por Tomar entre as serras de Aire e de Alvaiázere, predominando aí as rochas sedimentares, como o calcário, calcário margoso e margas, cobertas por uma delgada camada arável (Rosa, 1940: 252). Esta formação integra as freguesias de Sabacheira, Carregueiros, Pedreira, Casais, Soianda estendendo-se ainda até à ponte de Peniche que foi precisamente construída com blocos de calcário. O relevo é medianamente acidentado com cumes entre os 150 e os 200m de altitude.

Entre estas duas unidades existe uma outra de contato, denominada geologicamente por vale Penela-Tomar, do Triásico, e que é composta por grés e argilas vermelhas (Batata, 1997: 25).

A zona de formação mais recente, do Miocénico, situa-se a sul e sudoeste do concelho e apanha as freguesias da Madalena, Paialvo, Bezelga, Carregueiros, Asseiceira e Tomar (Rosa, 1940a: 252). Corresponde à bacia Terciária do Tejo (Girão, 1949-51: 48) constituída por areias e arenitos que se acumularam sobre o extremo do bloco meridional da península formando o vasto sopé da Cordilheira Central (Daveau, 2005: 43). Aqui predominam o saibro vermelho, a argila e o argilo-calcário e, nos vales,

⁴ Vide o mapa morfo-estrutural apresentado por Amorim Girão (1949-51: 48), em tudo igual aos de publicações mais recentes (Daveau, 2005: 43), que ilustra perfeitamente essa heterogeneidade e do qual nos servimos para a descrição das unidades geológicas.

as cascalheiras compostas por seixos rolados de quartzo, quartzito e sílex (Batata, 1997: 27; Rosa, 1940: 252), matérias-primas que atraíram as primeiras comunidades humanas. As planícies aluviais formadas pelos cursos hidrográficos do rio Nabão e seus afluentes são terrenos férteis, ótimos para a agricultura, nomeadamente, de cereais. Como zona de vales que é, o relevo é pouco acentuado e só ocasionalmente se atinge uma cota de altura superior aos 150m.

Esta diversidade geológica origina igualmente uma variedade a nível do potencial agrícola do solo⁵. Com efeito, na parte sudoeste do concelho predominam os campos de cereais, os vinhedos, os figueirais e as amendoeiras (Rosa, 1940: 255). As partes norte e nordeste são ocupadas pelos castanheiros e as cerejeiras (*ibidem*). Contudo há uma árvore tipicamente mediterrânica que se encontra por todo o lado, e cujo produto foi intensamente explorado desde o século XII até aos nossos presentes dias: a oliveira (Conde, 1997: 284-298; Rosa, 1970).

O concelho de Tomar possui ainda uma densa rede hidrográfica estruturada em redor da bacia hidrográfica do rio Nabão, que atravessa o território no sentido noroeste a sudeste, até confluir no rio Zêzere. Muitas das ribeiras e ribeiros, afluentes do Nabão como as ribeiras da Milheira, da Fervença, de Ceras, do Tripeiro ou da Lousã, foram atravessadas já desde a Época Medieval por pontes. A ribeira da Beselga, localizada a sudoeste do concelho, parece ter tido especial importância desde o Paleolítico Inferior até à Época Romana/Alta Idade Média dado o intenso povoamento das suas margens que, à semelhança das do Nabão, são muito férteis para a agricultura. No Verão o caudal da maior parte destas ribeiras é mínimo ou chega mesmo a secar. Esta situação permitiu a realização de uma análise ao intradorso dos arcos de algumas pontes apresentadas neste trabalho.

As temperaturas médias mensais situam-se entre os 12-14º graus celsius (Girão, 1951: 27) sendo a temperatura mínima média em Janeiro de 5º graus celsius e a temperatura máxima média em Julho de 29º graus celsius (Daveau, 2005: 46). Os valores das chuvas caídas anualmente rondam entre os 600 e 1000mm (Ribeiro, 2011: 216-217) o que confere a esta região um clima temperado, de características mediterrânicas.

⁵ Para uma descrição pormenorizada das explorações agrícolas no termo de Tomar na Idade Média e na região do Médio Tejo *vide* Conde (1996: 25-26 e 223-228; 1997: 198-223).

3.2 – O Tempo

Os caminhos são criações humanas, testemunhos de uma civilização, existentes desde a Pré-História ao presente (Almeida, 1968: 3). A construção das primeiras vias calcetadas em Tomar remonta, como em qualquer outro espaço, ao Período Romano. Os caminhos anteriores à romanidade partem de vias naturais ou nascem da mera repetição de um trânsito, como a conhecida via hercúlea, uma das mais antigas vias conhecidas da Península Ibérica. A sua existência remonta, pelo menos, aos tempos da colonização cartaginesa, século III a.C. e deveria ter já alguns troços calcetados⁶ (Menéndez Pidal, 1951: 7; Moreno Gallo, 2006: 5; Uriol Salcedo, 1990: 17 e 23). Contudo coube aos Romanos a construção de um grande e amplo sistema viário, no qual se planeou e arquitetou o seu traçado e, em alguns troços, se calcetou o seu percurso.

Terá sido nos finais do século I a.C. que a região ocupada pelos Lusitanos é submetida ao domínio romano pelas forças de Júlio César (Alarcão, 2002: 26). Com Augusto, e depois Vespasiano, ela vai ficar integrada como todas as outras terras do ocidente peninsular entre o Douro e o Tejo, no *Conventvs Scallabitanvs* da *Lvsitania* com sede em *Scallabis* [Santarém] (Alarcão, 2002: 31-35, 58; Centeno, 1983: 162-163). Tomar era a capital de uma *civitas* deste *conventvs*, intitulada de *Sellivm*. Constituiriam os limites desta *civitas*, o rio Zêzere a oriente, a *civitas* de *Scallabis* pelo paralelo de Torres Novas a sul, a *civitas* de *Conimbriga* [Condeixa-a-Velha] pelos paralelos de Alvaiázere ou Ansião a norte e a ocidente as serras de Aire e Sicó que a separavam da *civitas* de *Collipo* [S. Sebastião do Freixo] (Alarcão, 2002: 48).

O domínio romano traduziu-se no estabelecimento de uma nova organização administrativa e política, novos costumes culturais, nova língua e escrita e uma nova forma de construir que assentava numa arquitetura arrojada e consolidada. Esta baseava-se fundamentalmente em grandes e regulares cantarias que permitiu erguer quer cidades quer uma complexa rede viária a larga escala que reclama uma unidade política ao nível de uma nação e um grau de desenvolvimento, organização social e de relações regionais, inter-regionais e nacionais (Almeida, 1968: 4).

⁶ Segundo Isidoro de Sevilha foram os Cartagineses ou Púnicos os primeiros a “pavimentar com pedras” (*Etimologias*, XVI: 16.6).

A rede viária romana permitia assim a ligação entre as várias *civitates* e capitais de *conventus* fomentando a rápida afluência de bens, comércio, pessoas e correio desenvolvendo a economia, a agricultura e a troca de conhecimentos.

A *Sellivm* coube o controlo da estrada que ligava o noroeste e o sudoeste peninsulares, de *Olisipo* [Lisboa] a *Bracara Avgvsta* [Braga], a via XVI, numa posição central entre *Scalabis* e *Conimbriga*. Também a encosta fronteira ao rio Nabão, junto ao lugar em que a via romana o cruzava, ocupa uma posição central relativamente às áreas de maiores potencialidades agrícolas, logo mais propícia à fixação humana (Conde, 1996: 31; 1997: 39).

Os vestígios arqueológicos conhecidos na região como as *villae* que ocupam a parte sudoeste e oeste do concelho⁷; as lápides e inscrições, muitas delas reutilizadas na construção do castelo⁸; a grande quantidade de numismas identificados⁹; os marcos miliários e a inscrição ao *Genio Mvncipii* de *Sellivm*, bem como os resultados das escavações levadas a cabo na área urbana, que têm trazido à luz vestígios da cidade e, sobretudo, do *fórum*, (erguido ainda no primeiro quartel do século I d.C.¹⁰) evidenciam que Tomar foi uma capital de *civitas* plenamente romanizada e com estatuto municipal.

Com a chegada dos primeiros contingentes germânicos à Península Ibérica, em 409, a região vai iniciar um longo período da sua história onde o elemento mais estruturante foi o de constituir terra de fronteira. Inicialmente estava integrada no limite entre os reinos Suevo e Visigodo. Este período de certa anarquia administrativa e pontuada com alguns incidentes bélicos marca o início da desintegração do município romano e a consequente degradação da vida urbana de *Sellivm*. No entanto, a então designada *Selio*, sobrevive como uma paróquia das sete que dependiam da diocese conimbricense subordinada à capital do reino suevo: Braga (David, 1947: 37).

Em 589, após a conquista dos Suevos pelos Visigodos, Recaredo converte-se ao catolicismo e une todo o reino sob essa mesma fé, abjudicando da religião ariana. As lendas hagiográficas dos conventos/mosteiros de Santa Iria, Santa Maria de *Selio* e a igreja de S. Pero Fins mencionados nas inquirições de 1317 por habitantes locais (Guimarães, 1927: 103-107) terão surgido no seguimento da difusão da fé cristã. Da ocupação visigoda em Tomar apenas se conhecem atualmente alguns elementos

⁷ Vide Alarcão (1989: 14-23), Batata (1997: 169 a 209) e Ponte (1995: 296 e 297).

⁸ Vide Batata (1997: 251 a 256), Guimarães (1918: 8 a 12) e Simões (1943: 84-89).

⁹ Vide Batata (1997: 259 a 292).

¹⁰ Em vida de Augusto, ou mais tardar, de Tibério, (Ponte, 1985a: 74-76; 1989: 12-14).

arquitetónicos de feição decorativa que estavam integrados em monumentos ou em sepulturas¹¹.

Entre 711 e 716 *Selio* submeter-se-á, como toda a demais região, ao poder muçulmano, agora integrada no espaço do *Al-Garb al-Andalus*. A rápida conquista da península teve diversos motivos políticos, mas deve-se evidenciar o sistema viário romano ainda em funcionamento, que era propício ao avanço de uma cavalaria ligeira dotada de grande capacidade de movimentação no terreno. Este novo modo de fazer a guerra permitia uma progressão rápida no território, o que surpreendeu os exércitos visigóticos que a ela não estavam habituados (Barroca, 2003b: 122).

Segundo um autor tardio que se baseia em informações de *Al-Razi* (século X), Coimbra e Santarém, centros urbanos em cuja área de influência a região tomarense se inseria, entregaram-se sem luta em 714, talvez graças a um tratado, seguindo o exemplo de outras cidades (Araújo, 1983: 250). A escavação do *forúm* por Salete da Ponte, onde veio a ser identificada uma moeda árabe datada de 711, reforça essa ideia dado que não apareceram camadas de cinzas ou de destruição (Batata, 1997: 109). A comunidade local terá então continuado com o seu quotidiano, pagando agora os tributos ou impostos demandados pelos Muçulmanos, mas vivendo num clima de administração semiautónoma e no livre exercício de culto. Só assim se entende a manutenção dos costumes e a conservação de edificações religiosas eclesiástico-cristãs (Ponte, 2007: 3).

A organização administrativa islâmica do território assentava nos emirados que se subdividiam em vários *kuwār*, género de distritos, que compreendiam as *kuran*. Tomar inseria-se num espaço em que as sedes de *kūra* eram *Al-Ušbūna* [Lisboa], *Šantarīn* [Santarém], *Kulūmriyya* [Coimbra] e talvez *Antāniya* (Araújo, 1983: 259-260; Marques, 2010: 111).

A *madīna* de *Thamara* ou *Tamaramá* localizava-se na colina do castelo, na margem direita do rio Nabão, ocupando o morro fronteiriço à antiga *Sellivm*, onde já existia um recinto fortificado datado, pelo menos, do Período Paleocristão (Ponte, 2002: 425; 2007: 3-4). Salete da Ponte (2002; 2007) realizou aí escavações e pôs a descoberto vestígios de ocupação muçulmana entre o século VIII e terceiro quartel do século XII, a saber: o aljibe; a couraça; o bairro da alcáçova; uma torre albarrã junto à porta castelã; e um grupo de cerâmicas vidradas, esmaltadas e de aguada interior e exterior. Foram

¹¹ Vide o inventário que Maria Mêndia de Castro fez desses elementos arquitetónicos (1973: 241 a 261).

ainda identificados alguns trechos de construção muçulmana nos lados oriental e meridional da linha de muralhas da alcáçova, na segunda linha de muralhas e na Porta do Sangue (Ponte, 2002: 424-432). De entre esses vestígios de construção destaca-se um friso decorado com dois animais afrontados, unidos por motivos fitomórficos, de origem islâmica (2007: 4-5).

A via romana XVI deve ter sido o ponto nevrálgico por excelência de vários fossados e incursões militares no período dos avanços e recuos da linha de fronteira entre Muçulmanos e Cristãos. Um dos episódios militares que a deve ter usado foi o da ofensiva muçulmana do afamado desastre cristão de Tomar, que a *Chronica Gothorum* dá conta, em 1137 (P.M.H., S.C.: 12). Contudo, após a conquista de Santarém e de Lisboa e o fossado de Ourique, a região fica inscrita definitivamente no espaço cristão mantendo, porém, a sua posição de fronteira, que se estabelecia à Época ao longo da linha do Tejo. Era então uma terra entre os dois reinos, o da cruz e o do crescente.

Numa política de fortificação e defesa do espaço então conquistado, D. Afonso Henriques doa à ordem religiosa e militar dos Templários os direitos eclesiásticos de Santarém, em Abril de 1147 (M.H. I, 2: 3-4). Em Fevereiro de 1159 faz o mesmo com Ceras e doa, de direito hereditário, o castelo e todo o seu território (D.M.P., 271: 344 e 345; M.H. I, 4: 10-12).

No início da década de sessenta do século XII começa a construção do castelo de Tomar¹² promovida pelo mestre Gualdim Pais¹³ que, em 1162, atribui foral à sua povoação (P.M.H., L.C.: 388-389). Este documento demonstra bem o carácter de espaço fronteiriço que Tomar desempenhava estabelecendo uma repartição das obrigações militares entre a população civil e os membros da ordem e determinando que as atalaias fossem feitas numa metade do ano pela população e a outra metade pelos Templários (Barroca, 1996/97: 178).

¹² Para o estudo da arquitetura, construção e dispositivo defensivo do castelo *vide* Barroca (1996/97: 191-196).

¹³ Segundo uma lápide inscrita que se encontra na torre de menagem do castelo, transcrita por Joaquim de Santa Rosa de Viterbo (1865: 239) e Mário Barroca (1995: 230-234), e da qual se fez uma réplica que foi colocada junto à escadaria de acesso ao convento de Cristo. Conjugámos as leituras dos dois autores que nos parecem as mais corretas dado que também tivemos oportunidade de ver esta inscrição:

IN: E^a: M^a: C^a: LX^a: VIII: REGNANTE: ALFONSO: / ILLVSTRISIMO: REGE: PORTUGALIS: DOMINVS: / MAGISTER: GALDINVS: PORTUGALENSIUM: MILITUM: TEMPLI: / CUM: FRATRIBUS: SUIIS: PRIMO: DIE: MARCII: CEPIT: HEDIFICARE: / HOC: CASTELLUM: NOMINE: THOMAR: QUOD: PREFATUS: REX: OBTULIT: DEO: ET: MILITIBUS TEMPLI:

Em 1169, os castelos de Cardiga e Zêzere passam igualmente para os Templários (D.M.P., 297: 388-389; M.H. I, 7: 15-16) que, com a construção do castelo de Almourol em 1171¹⁴, passam a deter uma importante linha estratégica de fortificações que permitia controlar não só a via romana de penetração pelo vale do Nabão até Coimbra como também a via de penetração fluvial pelo Tejo.

Em 1174 é atribuído novo foral a Tomar (P.M.H., L.C.: 399-401). Data de finais deste século XII a construção da charola, ainda em vida de Gualdim Pais (Almeida, 2001: 138) e da igreja de Santa Maria dos Olivais (Viterbo, 1865: 238).

Da *supra* referida via romana também terão feito uso os Almóadas quando em 1190, na sua primeira incursão, as tropas do emir *Abu Yaqub Yusuf, al Mansur*, saquearam Santarém e Torres Novas, tendo-se depois dirigido para Tomar (Barroca, 2003a: 51; Mattoso, 1994: 95-96; Pina, 1977: 48). As forças Almóadas cercaram o castelo mas Gualdim Pais e os seus homens resistiram a esse cerco¹⁵. Depois desta resistência não mais voltou Tomar a ser incomodada pelo reino do quarto crescente, nem mesmo em 1191 aquando da segunda expedição de *Abu Yaqub Yusuf II*, que motivou o recuo da linha fronteiriça até ao curso do Tejo. A Reconquista é então interrompida por dezassete anos. É D. Sancho II quem depois vai conseguir retomar e reocupar todo o Alentejo e Algarve, com exceção a Faro, que Afonso III seu sucessor se encarregará de reconquistar.

Durante o século XIII, Tomar cresceu enquanto centro urbano, as suas ruas e o seu perímetro alargaram-se; são construídas as igrejas de Santa Maria de Tomar e reconstruída a de Santa Maria do Olival; é construído o templo de São João Baptista, junto à Corredoura, onde também surgiram novas ruas; e é fundada a gafaria de Santo André (Conde, 1996: 45-46; 1997: 575-582).

No início do século XIV a ordem do Templo é extinta. A coroa portuguesa apodera-se de todos os bens da ordem, através de uma série de inquirições, e administra-

¹⁴ Que assim como o castelo de Tomar tem uma lápide fundacional (Barroca, 1995: 306-308).

¹⁵ Como se pode ler numa lápide inscrita que se encontra na porta da igreja do convento de Cristo, transcrita por Joaquim de Santa Rosa de Viterbo (1851: 239) e Mário Barroca (1995: 399-405), e na qual se heroifica exacerbadamente e com um número de efetivos fantasioso, essa vitória:

E: M: CC: XX: VIII: III: NONAS: IULII: / VENIT: REX: DE: MARROQUIS: DUCENS: CCCC./ MILIA: EQUITUM: ET: QUINGENTA: MILIA: PE / DITUM: ET OBSEDI: CASTRUM: IS / TUD: PER: SEX: DIES: ET: DELEVIT / QUANTUM: EXTRA MURUM : IN / VENIT. CASTELLUM: ET PREFATUS: MAGIS / TER: CUM FRATRIBUS: SUI: LIBERAVIT: / DEUS: DE: MANIBUS: SUI: IPSE: REX: REMEA / VIT: IN PATRIA: SUA: CUM: INNUMERA / BILI DETRIMENTO: HOMINUM: ET BESTIARUM.

os até à criação da ordem de Cristo em 1319 (Pina, 1977: 274-278; Rosa, 1960: 33-34; Viterbo, 1865: 231). Em 1357 mudava-se a ordem, que funcionara em Castelo Branco, para Tomar (Conde, 1996: 52; Rosa, 1960: 35).

Nos anos seguintes a vila foi alvo das incursões castelhanas no âmbito da política fernandina, primeiro no ano de 1373, depois em 1384 e, finalmente, no ano de 1385, conflito que terminará com a batalha de Aljubarrota e a vitória do mestre de Avis e de seus homens. Os trajetos feitos pelo rei de Castela encontram-se descritos nas crónicas de D. Fernando e de D. João I da autoria de Fernão Lopes. Essas crónicas sugerem que a via que fazia a ligação de Coimbra a Santarém ainda era a mesma que figura nas primeiras cartas de doação aos Templários. Para além dessa, os exércitos também se devem ter deslocado pelas vias romanas secundárias como aquela que atravessaria as serras de Aire e Minde, em direção a Pernes (Gomes Barbosa, 1991: 32).

O segundo grande momento construtivo de pontes e de vias em Portugal decorre durante este período, ao longo dos reinados da primeira dinastia, (Almeida, 1968: 128-129). Tal ligar-se-á com a política levada a cabo desde Afonso III, em que se pretende ocupar, fortificar e defender determinados espaços das ofensivas muçulmanas. Só no âmbito do processo da “Reconquista” se pode compreender esta preocupação com a construção de pontes, importantes pontos de passagem para os efetivos militares, e o seu devido fortalecimento com torres de vigia, com a reparação das antigas vias romanas e com o lançamento de outras vias que ligavam às primeiras. Deste modo assegurava-se uma mais rápida e eficaz mobilidade e uma dinâmica dos efetivos militares, de outras pessoas e de bens.

Depois de concluída a “Reconquista” muitas mais pontes e vias se terão construído e é por isso que o objeto temporal desta dissertação se estende até finais do século XV. Entre os séculos XII e XIV a edificação de pontes era considerada uma obra de piedade, figurando nos testamentos régios avultadas quantias para que fossem erguidas, algo que perdurará até ao reinado de D. Afonso IV, quando essa obrigação passa para os juízes, vereadores e corregedores do concelho (Almeida, 1968: 130; 2001: 49).

A partir do início do século XV Tomar conhecerá um grande desenvolvimento comercial, económico e urbanístico. Tal crescimento deveu-se à ação do infante D. Henrique, nomeado pelo papa, mestre da ordem de Cristo. O infante reformou a ordem, envolvendo os seus rendimentos e os seus quadros na expansão, e promoveu uma série

de construções entre as quais se destacam o edifício das Estaus e a ampliação do Convento de Cristo (Conde, 1996: 56-57; 1997: 575-582; Rosa, 1960: 42-44).

Durante a sua administração consegue que seja atribuída carta de feira a Tomar no ano de 1420 (M.H. II, 193: 385-387) que é posteriormente confirmada em 1421 (M.H. III, 7: 12-14). Em 1434 é concedida nova carta de feira (M.H. V, 43: 102-103) confirmada em 1445 (M.H. VIII, 198: 292). A criação da feira terá desenvolvido exponencialmente não só o comércio e a economia local¹⁶, como deverá ter tido um grande impacto na rede viária da região. É possível que nesta altura se tenham construído e/ou reparado várias vias de comunicação como forma de assegurar a afluência de comerciantes e feirantes dos vários pontos do reino.

A forte liderança do infante D. Henrique só encontrará paralelo na de D. Manuel I. Da administração de D. Fernando, seu filho adotivo, pouco se sabe. Após a sua morte abre-se um longo período de liderança precária devido à menoridade do duque D. Diogo o que motivará a regência e administração temporal de D. Beatriz de Portugal, duquesa de Viseu (Conde, 1996: 59-60; Rosa, 1960: 45).

Após a morte do duque, o cargo passa para D. Manuel I que procede a um grande conjunto de reformas urbanísticas promovendo a ampliação do Convento de Cristo, a reedificação da igreja de S. João Baptista, a criação da praça com o seu nome e a reconstrução da antiga ponte da Vila que ficou conhecida desde então como a ponte de D. Manuel (Rosa, 1960: 46). É neste período áureo e na transição entre as Idades Média e Moderna que termina o objeto temporal deste trabalho.

¹⁶ Para se ter a noção da importância da primeira carta de feira de Tomar, pioneira sob o ponto de vista dos amplos privilégios e imunidades concedidas aos feirantes e que marca o início de um novo tipo de carta de feira, *vide* Rau (1983: 141-143).

Capítulo 4 – Questões metodológicas

4.1. – Considerações preliminares relativas a uma metodologia de estudo

É apenas depois da primeira metade do século passado que alguns autores tentaram contribuir para a definição de uma metodologia de estudo das pontes e vias medievais se bem que outros já antes o tivessem feito para as romanas como Ivan Margary (1948: 15-44). Entre eles destacam-se nomes como os de Elisa Ferreira Priegue (1988: 17-66), para as vias medievais da Galiza, Samuel Ruiz Carmona (1987: 185-210) para Toledo, Carlos Alberto Ferreira de Almeida, para o espaço de Entre Douro e Minho (1968) e Helena Catarino (1997: 663-688), para o Algarve.

Contudo, as metodologias propostas em alguns desses trabalhos não focam os dados arqueológicos. Nos casos de Elisa Ferreira Priegue (1988: 17-66) e Ruiz Carmona (1987: 185-210) os seus trabalhos são fundamentalmente documentais. A metodologia deste último assenta nas datas de fundação das localidades toledanas e da etimologia da própria toponímia para estabelecer propostas para a configuração e a cronologia das vias. Posteriormente essas propostas são confirmadas ou infirmadas pela documentação. A percentagem de sucesso da sua metodologia fica-se pelos 40%. No seu estudo este autor contou com um acervo documental rico datado do século XII e que constitui um caso excecional quando comparado com a documentação disponível para essa cronologia existente para outros espaços.

As metodologias de Elisa Ferreira Priegue (1988: 17-66) e Carlos Alberto Ferreira de Almeida (1968) apesar de terem também essa base documental, em fontes escritas e literárias não só medievais como modernas, denotam a preocupação de considerarem igualmente os vestígios arqueológicos, contudo não são trabalhos arqueológicos. Foi esta conjugação entre os dados documentais e arqueológicos que permitiu a Carlos Alberto Ferreira de Almeida apontar alguns particularismos construtivos e arquitetónicos das vias e pontes romanas e medievais por ele identificadas para o espaço do Entre Douro e Minho. Ambos os autores fizeram um bom uso do material cartográfico acompanhado de uns símbolos convencionais que criaram para a leitura das vias e do seu grau de probabilidade, métodos que adotámos para este trabalho para as cartas militares 1:25000.

O trabalho de Ivan Margary (1948: 15-44), de cariz mais arqueológico, é exemplar ao nível das fotografias aéreas que nos apresenta dos traçados e vestígios de algumas vias. Também nós fizemos uso deste tipo de fonte, nomeadamente de

fotografias satélite retiradas do Google Earth, acompanhadas de símbolos de leitura para a localização das vias, pontes e dos sítios arqueológicos, devidamente identificados com cores e formas diferentes consoante a sua cronologia e a probabilidade do trajeto da via.

De entre os trabalhos mencionados a tese de Helena Catarino (1997: 663-688) é a que maior preocupação demonstra no reconhecimento das vias de cronologia medieval, porque se centra muito mais no reconhecimento e identificação de tais realidades no terreno. A sua metodologia baseia-se na de Ruiz Carmona mas prima pelo maior pendor arqueológico. Realizou uma série de prospeções sistemáticas entre os principais povoados romanos e muçulmanos procurando as vias que os ligavam, que apresentavam certas características como marcas de rodado ou trilhos cortados na rocha, e eliminando os atuais caminhos vicinais ou de aspeto moderno. Tentámos sempre aplicar o conhecimento metodológico e arqueológico que a autora transmite das vias que identificou nos nossos trabalhos de prospeção.

A metodologia que aplicámos neste trabalho inspira-se portanto na dos autores referidos em duas grandes vertentes: a recolha de informação de vias em fontes escritas e a localização de restos arqueológicos dessas estruturas e que as pudessem ou não comprovar. Não nos focámos tanto na pesquisa toponímica, como alguns fizeram, pela confusão a que pode induzir o investigador e porque nos queríamos concentrar na definição de trajetos reais ou de significativa probabilidade. Apenas a considerámos quando, de facto, a via se atestava com ocorrências arqueológicas visíveis e identificadas no terreno. A toponímia que não encontrava essas ocorrências, que possivelmente se perderam, foi considerada apenas para efeito de indicação de trajetos prováveis.

Foi no estudo desses vestígios arqueológicos que tentámos orientar o segundo grande capítulo deste trabalho, na tentativa de não só definir uma metodologia de estudo arqueológico que permitisse a recolha de dados dessa natureza, como também de a aplicar numa nova abordagem ao registo das realidades viárias. Para tal descartamos todas as vias e pontes identificadas no terreno cuja cronologia remetiam ou para Época Moderna ou que eram de difícil ou dúbia atribuição. Nesta categoria inserimos igualmente os atuais caminhos vicinais abertos por máquinas. Foram também eliminados todos os caminhos conservados com características de cronologia moderna, tais como os que apresentam calçadas de pedra miúda e/ou de pedra aplanada muito alinhada nas margens laterais, e demarcação das mesmas margens através de marcos modernos (Moreno Gallo, 2006: 212-219).

Apresentamos seguidamente, e por ordem de aplicação, as técnicas e processos de que nos recorreremos.

4.2 – Abordagem à documentação escrita

A abordagem à documentação escrita iniciou-se pela recolha de documentos já publicados de cronologia até finais do século XV, e que aludiam a estradas, caminhos, azinhagas e pontes. Esta compilação resultou da consulta de um acervo bibliográfico variado de onde destacamos, pela maior quantidade de informação que forneceram, os “*Anais do Município de Tomar*”, os “*Documentos Medievais Portugueses*”, a “*Monumenta Henricina*” e as crónicas régias de Fernão Lopes que contêm os itinerários seguidos por reis e nobres.

Depois de compilada a documentação realizámos um levantamento e inventário das vias de comunicação aí referidas, e que apresentamos no capítulo 5.1.1 por ordem cronológica, numa base de dados com os seguintes campos: nome; fólio; documento; indicações espaciais, isto é, de onde parte, para onde ou até onde vai, passa por ou onde está a via e respetivo termo (se indicado); e um último campo para observações.

A segunda parte deste trabalho centrou-se numa prospeção documental que fizemos no arquivo da Santa Casa da Misericórdia de Tomar e no Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Este trabalho tinha como fim encontrar códices do século XV/inícios do XVI, nomeadamente tombos de bens, que nos dessem uma maior informação das vias de comunicação usadas e de como estaria o sistema viário organizado e estruturado no final da Idade Média.

Ao todo identificámos três códices que nos interessaram, dois em Tomar (códices 74 e 77) e outro na Torre do Tombo (Ordem de Cristo/Convento de Tomar 52). Após a pesquisa documental fizemos o que já havíamos realizado para a documentação publicada, um levantamento e inventário numa base de dados das vias de comunicação referidas com os mesmos campos, e que apresentamos no capítulo 5.1.2. Foi esta etapa do trabalho que possibilitou cruzar os dados de terreno de determinados caminhos e pontes com as referências escritas até porque muitas delas mantiveram a sua toponímia desde o século XV à atualidade. Isto também permitiu a atribuição de uma datação *post quem* garantindo que, dadas as proximidades cronológicas, a estrutura em questão estaria já em uso na Idade Média.

4.3 – Metodologia do trabalho arqueológico

Numa primeira fase o trabalho arqueológico que realizámos visava a realocação de pontes e de caminhos mencionados em alguma da bibliografia que consultámos, a saber, a carta arqueológica de Tomar (Batata, 1997) e as achegas para essa carta (Salete, 1995); em segundo lugar dirigimos a prospeção para identificação de realidades ainda inéditas ou de paralelos para aquelas identificadas dentro do concelho de Tomar.

O contato com qualquer estrutura que identificámos passou sempre pelas técnicas que enumeramos seguidamente.

A realocação de muitas das pontes e vias seria mais demorosa se não procedêssemos à recolha de testemunhos orais que permitiam também a reconstituição do traçado de vias que se perderam em outras estradas mais recentes e a identificação de outros achados arqueológicos.

Seguidamente passávamos à anotação de dados métricos. Para as vias determinámos a sua largura e em quantos metros estava conservada (comprimento). Para as pontes tirámos uma série de medidas (figuras 1 a 3): comprimento (de uma extremidade à outra) x largura total e largura útil (entre os muretes ou guardas da ponte) x altura (do ponto mais alto ao vão). Estas medidas eram também aplicadas aos arcos excetuando a largura útil substituída pelo diâmetro do vão.



Figura 1 – Esquema demonstrativo do comprimento e largura tirados a cada ponte



Figura 2 – Esquema demonstrativo das larguras tiradas a cada ponte

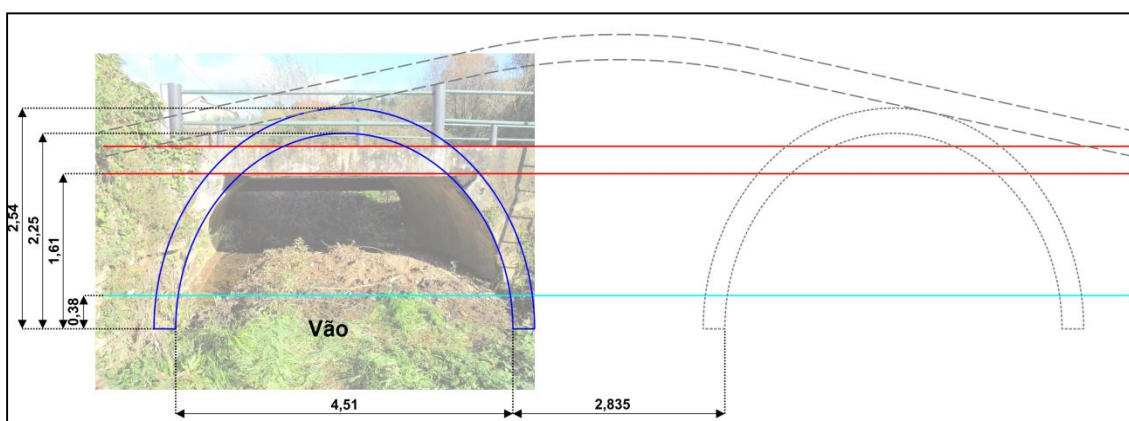


Figura 3 – Esquema demonstrativo das medidas (em metros) tiradas aos arcos e que, neste caso, após tratamento em Autocad, permitiu determinar as medidas aproximadas da arruinada ponte de Ceras.

Uma das nossas maiores preocupações consistiu em realizar um registo o mais completo possível de todas as ocorrências identificadas. Assim efetuámos para todos os casos um registo fotográfico e, sempre que possível, registo gráfico, o que ocorreu em vias devidamente conservadas e em pontes com acesso aos seus arcos ou aos seus paramentos. No caso das vias, desenhámos os seus aparelhos construtivos onde eles se encontravam mais bem preservados, com os blocos ainda ou parcialmente intatos. No caso da via romana da Quinta da Torre de Santo António também desenhámos as suas margens. Nas outras vias que identificámos não foi possível desenhar essas margens, ou porque estavam cobertas, caso da via da Soianda, ou porque elas não surgem demarcadas do restante aparelho construtivo. Daí não se justificar o seu respetivo

desenho. O registo arqueológico foi ainda aplicado a outros pormenores arquitetónicos, como arcos de pontes ou marcas de canteiro, que pudessem ajudar na datação da estrutura.

Posteriormente procedemos à recolha de achados cerâmicos. No caso das vias a nossa atenção focou-se na sua camada calcetada ou nas margens onde por vezes era visível o seu perfil. Se bem que estas camadas sejam na sua quase totalidade estéreis e a descoberta de material cerâmico datável seja muito difícil, este método revelou-se frutífero para o caso da estrada de Torres e da estrada da Pedreira. Nas pontes essa recolha centrava-se nos seus arredores o que revelou igualmente alguma eficácia, por exemplo, na ponte de Chocapalhas. Esta técnica pode não dar cronologias de fundação mas pode, pelo menos, fornecer cronologias de utilização.

Devido à importância de alguns dos achados cerâmico para a atribuição destas cronologias decidimos desenhá-los e catalogá-los. Assim optou-se por estabelecer os seguintes critérios em relação ao número e dimensão dos elementos não-plásticos (E.N.P's):

Número ou quantidade: raro <5%; escasso 5-10%; razoável 10-20%; abundante >20%.

Dimensão: reduzida: < de 0,1cm; média: de 0,1cm a 0,3cm; elevada: de 0,3cm a 0,5cm.

Os índices cromáticos aplicados nas cerâmicas referem-se às *Munsell Soil-Color Charts* (2010) e, por isso, devem entender-se como aproximados.

4.4 – Georreferenciação e leitura cartográfica

A última fase dos trabalhos arqueológicos em campo consistia na anotação da orientação das estruturas e da sua georreferenciação através das coordenadas Gauss. Aquela revelou-se bastante eficaz para traçar trajetos hipotéticos das vias que em alguns casos se vieram mais tarde a revelar como reais. Para além das imagens satélite colocadas no anexo deste trabalho referentes a cada realidade arqueológica atestada, fizemos também a sua identificação em excertos da Carta Militar de Portugal, à escala

1: 25000¹⁷. Nestes excertos cartográficos apresenta-se a vermelho o traçado real das vias e a azul o traçado hipotético. Os círculos indicam as pontes ou ajudam a precisar a localização de algumas vias, sem qualquer indicação cronológica.

Nas imagens tratadas sobre a fotografia satélite do Google Earth deve ser feita a seguinte leitura:

- Traçado a vermelho – indica o trajeto real de uma via e/ou onde se apresenta mais conservada;
- Traçado a azul – trajeto hipotético de uma via que pode apresentar ainda alguns vestígios da sua passagem;
- Marcador vermelho – ponte de fundação romana;
- Marcador amarelo – ponte de fundação medieval;
- Marcador castanho – assinala locais com ocupação medieval;
- Marcador verde – Castelo ou local fortificado;
- Limites a branco – delimitam estruturas arqueológicas verificadas no terreno.

4.5 – Critérios gerais de datação

Apresentamos neste último ponto a metodologia que seguimos para a datação entre Época Romana ou Medieval de algumas das estruturas viárias que identificámos no terreno. A metodologia para atribuição de cronologias foi definida com base em alguns estudos de outros autores (Adam, 1989: 300-311; Almeida, 1968; 2001; Almeida e Barroca, 2002: 125-127; Amorim, 2010; Caamaño Gesto, 1978: 80-98; 1979: 5-11; Cavaillès, 1946: 13-34; Durán Fuentes, 2002; Maciel, 1987; 2004; Menéndez Pidal, 1951: 5-79; Moreno Gallo, 2006; Pereira, 1928) que se dedicaram à caracterização das vias e pontes construídas em Época Romana e em Época Medieval. Através da análise arquitetónica e de técnicas construtivas, estes autores apontaram diferenças e particularidades de cariz cronológico que, sublinhamos, não devem ser consideradas

¹⁷ Por termos usado uma base informática raster não foi possível apresentar os anos de publicação de cada uma das folhas utilizadas.

como estanques pois a perpetuação/exceção de particularidades técnicas e arquitetónicas deve ser tida em conta. Dessas apenas enumeramos de seguida as que usámos na nossa metodologia e nas estruturas arqueológicas que identificámos bem como outros critérios que podem auxiliar nessa datação.

4.5.1 - Vias romanas

4.5.1.1 – Retitude

A retitude das vias era bastante procurada pelos romanos (Almeida, 1968: 18; Caamaño Gesto, 1978: 4 e 5; Cavaillés, 1946: 17; Durán Fuentes, 2002; Margary, 1948: 15; Moreno Gallo, 2006: 49; Salama, 1951: 58; *Etimologias*, XVI: 16.6) porque se pretendia construir o caminho mais curto e mais direto entre as várias *civitates* e capitais de *civitas* (Almeida, 1968: 18; Menéndez Pidal, 1951: 23) de modo a ser igualmente adaptado aos carros romanos que tinham um eixo fixo e, por isso, muita dificuldade no contorno de curvas muito pronunciadas (Almeida, 1968: 18; Moreno Gallo, 2006: 105; Salama, 1951: 59). Contudo existem casos em que, mediante condicionantes geológicas, geográficas e topográficas, como espaços com um relevo muito acidentado ou de montanha e solos pantanosos ou facilmente inundáveis e de má drenagem, este critério construtivo tinha que ser abandonado (Moreno Gallo, 2006: 49).

Tal critério foi usado neste trabalho, sempre que uma via se apresentava tendencialmente mais direita no seu traçado do que sinuosa, ou com troços de 450/500m numa linha perfeitamente reta. Aqui usámos também um método comparativo, isto é, comparámos o traçado de uma via romana que localizámos, a da Quinta da Torre de Santo António, com outras que identificámos e verificávamos se numa mesma extensão elas eram tão retas ou mais sinuosas que a primeira.

4.5.1.2 – Largura

Este dado métrico tem sido bastante discutido em várias obras concernentes à rede viária romana mas todas elas concordam em que existe uma certa medida padrão que se estima nos 4m (Caamaño Gesto, 1978: 7) se bem a largura possa ir até aos 5m (Cavaillès, 1946: 18), 6m (Menéndez Pidal, 1951: 26) e, em alguns casos, aos 7m (Uriol Salcedo, 1990: 31) e 8m (Almeida, 1968: 21). Para o espaço peninsular a largura não ultrapassa os 6m (Almeida, 1968: 21). O estudo de Jean-Pierre Adam demonstra que, apesar desta variação quantitativa, existe uma moda que se estima entre os 4m e os 5m (1989: 303). Esta variação depende dos fatores citados para a retitude e, em alguns casos, da importância da via.

Para o presente trabalho o critério de que nos servimos para atribuição de uma cronologia romana, uma vez que apenas lidámos com *viae militares*, ou seja, de grande importância na hierarquia viária romana, foi o de Jean-Pierre Adam, entre os 4m e os 5m tendo em conta que essa medida se podia alargar até aos 6m como afirmou Carlos Alberto Ferreira de Almeida (1968: 21). À semelhança do que fizemos com o critério da retitude também aqui usámos um método comparativo tendo como base a largura, que é sempre uma largura total, da via romana da Quinta da Torre de Santo António, de 5,50m.

4.5.1.3 – Sistema de construção do pavimento e das margens e bombeamento

O lajeamento era característica comum entre as vias romanas principais (Cavaillès, 1946: 17). No entanto, é preciso ter em conta que nem todas as vias romanas eram lajeadas até porque existia entre elas uma hierarquia. Só as mais importantes, como as *viae pvblicae* e as *viae militares*, se deveriam apresentar dessa maneira. A construção da via romana cumpre um método construtivo que respeita uma sequência estratigráfica¹⁸, identificada desde o século XVII por Nicolás Bergier, e que pode ser esta, da camada superficial para baixo (figura 4, página 40):

¹⁸ Para mais informações *vide* Moreno Gallo (2006: 104-133) que fez um estado da questão e um estudo sobre a estratigrafia das vias romanas com base em obras de vários autores, muitos deles franceses, mas também em estruturas visitadas pelo próprio autor.

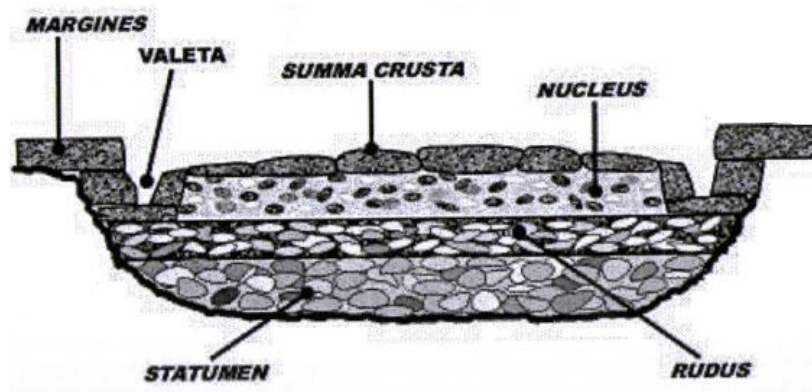


Figura 4 – Esquema da estratigrafia construtiva de uma via romana (Amorim, 2010: 16)

- *suma crusta* – camada composta por cascalho ou areia ou então lajeado ou empedrado;
- *nucleus* – cascalho médio pisado;
- *rudus/ruderatio* – aplicação ou camada de um cascalho mais grosso pisado;
- *statumen* – camada de pedras pisadas;
- barro prensado.

A estratigrafia apresentada pode variar mediante a disponibilidade dos materiais construtivos, a exigência do traçado, o tipo de cargas que a via suportaria, e as condicionantes geo-topográficas, sobretudo as relacionadas com o tipo de solo em que a via se encontra implementada (Moreno Gallo, 2006: 91-133). Este tipo de sequência de estratos construtivos tem sido bastante debatida em trabalhos mais recentes porque se baseia nos cinco estratos construtivos definidos na obra de Vitrúvio, mas que se refere a ruas romanas de meio urbano e não, especificamente, às vias de longa e média extensão (Adam, 1989: 301-302; Moreno Gallo, 2006: 104-133).

As vias romanas lajeadas apresentam também um bombeamento. Este é definido como uma convexidade que possibilita que as águas das chuvas não se concentrassem no meio da via e escorressem para as fossas laterais ou *sulci* (Adam, 1989: 301; Almeida, 1968: 21; Cavaillés, 1946: 17).

Outra característica construtiva igualmente típica é a definição das suas margens com uma fiada de blocos pétreos de grande dimensão (Adam, 1989: 301; Amorim, 2010: 15; Caamaño Gesto, 1979: 11; Moreno Gallo, 2006: 112-119). Este tipo de margens costuma surgir bem demarcado no terreno devido à escavação das fossas laterais, o que origina um desnível à superfície. Eram as margens que orientavam a restante construção da via, isto é, eram, segundo Estácio¹⁹, a primeira parte da via a ser definida e construída.

4.5.1.4 - Integração no trajeto de uma via romana ou de marcos miliários

Um dos elementos que pode atribuir uma cronologia romana a uma via ou a uma ponte é precisamente a sua integração no trajeto de uma via romana. Para tal deve-se verificar e registar a sua orientação, isto é, para que localidades se encontra orientada e se são identificáveis com algum núcleo urbano romano ou com algum marco miliário e, por conseguinte, se se enquadra num dos vários *itineraria romana*. Se não se verificar esse enquadramento é possível que a estrutura date de outra época.

4.5.2 - Pontes romanas

4.5.2.1 – Sistema e material construtivo e largura

Normalmente as pontes erguidas em Período Romano usam uma técnica construtiva assente no grande aparelho de *opus quadratum*, sem falhas na cantaria e com preocupação para a sua máxima solidez (Almeida, 1968: 121; Maciel, 1987: 353; Moreno Gallo, 2006: 13). Os blocos de pedra que as constituem costumam ser muito bem trabalhados e afeiçoados e dispostos em fiadas alternadas de testa²⁰ e peito²¹ (Maciel, 1987: 353; Durán Fuentes, 2002).

¹⁹ Vide o texto/descrição deste autor em Moreno Gallo (2006: 134-135).

²⁰ Posição horizontal e de topo em que é inserida uma pedra cantariada numa estrutura arquetónica, alternando com outra igual que é disposta de peito ou na sua maior largura, permitindo assim um perfeito travamento (Maciel, 2004: 90).

Nas pontes romanas de maior dimensão são frequentes os olhais que aligeiram o seu corpo e ajudam na descarga das cheias (Almeida, 1968: 122; Maciel, 1987: 353). Algumas podem ser erguidas com materiais construtivos exógenos. É assim comum aparecerem pontes construídas em granito em zonas predominantemente xistosas (Maciel, 1987: 356-357), isto porque esta última rocha não possibilitava o carácter robusto e sólido que uma ponte romana deveria ter.

A medida de largura de 4m, a nível da largura total do tabuleiro, é também muito usual em algumas pontes romanas (Maciel, 2004: 23). Existem exceções de pontes que têm uma largura que ultrapassa os 5m, podendo mesmo chegar aos 8m, medidas que normalmente apenas se verificam em pontes de maior importância (Durán Fuentes, 2002). O critério da largura aplicado teve como base a medida dos 4m.

4.5.3 - Vias medievais

Ao contrário das vias romanas muito pouco se sabe sobre as características e a arquitetura de uma via medieval. Armando Castro refere que na Idade Média apenas existiriam veredas ou caminhos de terra batida (Castro, 1964: 208; 1983: 219). Estas deveriam constituir uma maioria (Moreno, 1979: 10) mas as vias mais importantes a nível regional e transregional certamente não o seriam. Como importantes delimitadoras que eram do espaço elas deviam estar devidamente calcetadas. Aqui apresentamos as características gerais destas vias que permitem apontar cronologias.

4.5.3.1 – Sinuosidade

Nos autores consultados existe uma unanimidade de que as vias medievais são por regra sinuosas (Amorim, 2010: 55; Caamaño Gesto, 1979: 6), em oposição às vias romanas. Tal facto dever-se-á à maior preocupação de ligar não só os pequenos núcleos urbanos entre si como ligá-los também aos principais, permitindo a dinamização da relação campo-campo e campo-cidade. A procura por essa ligação podia, de facto,

²¹ Posição horizontal e lateral em que é inserida uma pedra cantariada numa estrutura arquitetónica, alternando com uma outra igual disposta de topo ou testa (Maciel, 2004: 90).

tornar uma via mais sinuosa fazendo-a passar pelo maior número possível de núcleos populacionais. O eixo móvel dos carros medievais também pode ter tido influência no desenvolvimento desta característica, na medida em que uma via mais sinuosa podia ser igualmente percorrida.

Mais uma vez, e à semelhança da retitude para as vias romanas, este critério foi usado tendo como base um método comparativo com o traçado da via romana da Quinta da Torre de Santo António e com o traçado de outras vias que identificámos. Só a partir de uma análise comparativa de um conjunto se pode afirmar que uma via é tendencialmente mais sinuosa do que reta e vice-versa.

4.5.3.2 - Passagem por edifícios religiosos, albergarias e hospitais

Uma das tendências que caracterizam as vias utilizadas na Idade Média é a sua passagem por edifícios ou templos religiosos, algumas vezes, inseridas em itinerários de peregrinação (Caamaño Gesto, 1979: 9; Cavaillés, 1946: 23). À beira destas vias também se podem localizar albergarias e hospitais. Estas estruturas ajudariam os mais pobres e os peregrinos (Almeida, 1973: 41; Almeida, 1968: 66-81) nas suas deslocações. Todavia, no que a esta característica diz respeito é de referir que poderiam ser construídos, em Época Medieval, albergues e hospitais junto de vias romanas que continuaram a ser transitadas.

4.5.3.3 – Sistema construtivo do calcetamento

Não se sabe muito acerca do sistema de construção das vias medievais. Os poucos autores que se dedicaram a este estudo afirmam que as vias calcetadas assentariam diretamente sobre uma camada de terra à superfície, desprezando os substratos de assentamento por que era constituída uma via romana. Isto conferia-lhes uma maior durabilidade dado que não estavam sujeitas ao esmagamento dos vários substratos que, com cargas muito pesadas, fazia com que perdessem as suas propriedades plásticas iniciais (Almeida, 1968: 19). Tal permitia que as vias medievais suportassem uma maior carga ou peso até cinco vezes superior do que as romanas

(Almeida, 1968: 137). Não eram bombeadas nem tinham forma abaulada (Almeida, 1968: 136).

Outras peculiaridades do calcetamento de uma via medieval que a pode datar como tal são: os “degraus fortes” ou grandes blocos pétreos de forma retangular ou subretangular de dimensões similares (Almeida, 1968: 136) conforme se pode observar, por exemplo, na via que dava acesso ao castelo de Celorico da Beira ou na via do vale de Besaya (Cantábria); e os travões, isto é, fiadas de pedras transversais às fiadas que constituem as margens e que são geralmente de maiores dimensões do que as que constituem a calçada, conforme demonstramos na figura 5.

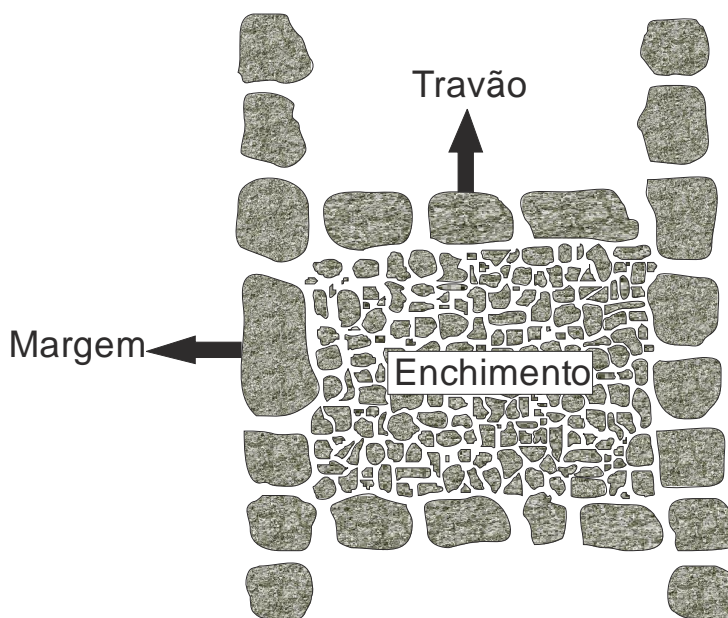


Figura 5 – Esquema demonstrativo de uma via com travões

4.5.4 - Pontes medievais

4.5.4.1 – Particularidades arquitetónicas, largura e sistema construtivo

As pontes medievais introduzem alguns particularismos arquitetónicos que permitem datá-las. Embora mantendo o uso do arco de volta inteira introduzem o arco quebrado ou gótico (também denominado ogival); a gravação de siglas ou marcas de

canteiro, cujo uso se vulgariza nos começos do século XII, que aparecem geralmente no intradorso das aduelas ou interior dos arcos; e os tabuleiros em cavalete ou de piso em dupla rampa bastante caraterísticos em pontes românicas e góticas datáveis entre os séculos XII e XIV (Almeida, 1968: 124-125; Almeida, 2001: 72 e 149; Almeida e Barroca, 2002: 23, 125; Amorim, 2010: 62; Maciel, 1987: 353; Pereira, 1928: 250). As aduelas dos arcos costumam ser de dimensões irregulares com tendência para se tornarem mais longas ou altas, estreitas e desiguais entre si (Maciel, 1987: 353; Pereira, 1928: 249) e podem surgir em duplas fiadas em pontes góticas (Almeida e Barroca, 2002: 127). A jusante as pontes góticas podem apresentar contrafortes em vez de cortamares (Almeida e Barroca, 2002: 126).

As pontes concebidas na Idade Média costumam ser mais estreitas que as romanas e muito raramente ultrapassam a largura de 4,50m (Almeida, 2001: 149; Maciel, 1987: 353). No que toca ao material construtivo são utilizados na maior parte dos casos com exclusividade materiais de origem local (Maciel, 1987: 356). A cantaria romana dá lugar à alvenaria, ou seja, materiais de forma e dimensão irregulares que se travam entre si pelo modo como estão dispostos ou por um ligante/argamassa (Amorim, 2010: 61).

4.5.5 - Contextualização e materiais arqueológicos

Uma via pode não se encontrar no meio do nada. É importante ter em conta as estações ou evidências arqueológicas que se localizem no seu perímetro e as suas respectivas cronologias. Se perto dela se identificar alguma ponte é preciso tentar datá-la através da análise das suas particularidades arquitetónicas. Isso pode não fornecer uma cronologia de fundação da via a que surge associada mas pode pelo menos apontar uma cronologia de utilização do trajeto em que ela está integrada assim como os materiais arqueológicos, sobretudo cerâmicos, que se possam encontrar na via, suas margens ou no seu perímetro.

Capítulo 5 – Vias e pontes em Tomar medieval

5.1 – Os dados da documentação escrita

5.1.1 – Compilação das fontes publicadas

Iniciamos o presente capítulo com o estudo das vias medievais no concelho de Tomar partindo da realidade documental, para só depois passarmos para os dados resultantes das prospeções que realizámos. Apresentaremos em ordem cronológica toda a informação que recolhemos dos documentos já publicados que reunimos e a sua devida análise.

A primeira referência escrita a uma via na região de Tomar remonta ao itinerário de Antonino Pio. A obra foi escrita no século III e trata-se de um verdadeiro roteiro das vias militares do império romano. Estas correspondiam aos caminhos seguidos pelos legionários romanos na conquista da Hispânia (Fabião, 1993: 255-256; Menéndez Pidal, 1951: 24). Esses caminhos seriam já usados antes da conquista pelas populações locais. De facto, a via XVI, que ligava *Olisipo* a *Bracara Avgvsta*, e por conseguinte, a Lusitânia à Galécia, pode muito bem corresponder ao trajeto que Décimo Júnio Bruto fez na campanha de 138 a.C. (Alarcão, 2002: 22; Centeno, 1983: 166; Marques, 2010: 49-51; Fabião, 1993: 255-256; Alarcão, 1990: 348). Vejamos esse trajeto a partir da obra de Antonino (*Itinerarivm Antonini Avgvsti et Hierosolymitanvm*: 245):

“Item ab Olisipone Bracaram Avgvstam – 244 milhas

Ierabriga – 30 milhas

Scalabis – 32 milhas

Sellivm – 32 milhas

Conimbriga – 34 milhas

Eminio – 10 milhas

Talabriga – 40 milhas

Langobriga – 18 milhas

Calem – 13 milhas

Na via XVI, *Sellivm* fica entre *Scalabis* e *Conimbriga*. Da primeira dista 32 milhas, sensivelmente 47,104 km. Se tivermos em conta que esta via passaria por Torres Novas, dados os vestígios de ocupação romana que aí temos, com destaque para *Villa Cardilivm*, a distância atual é de 47,06 km. Da segunda dista 34 milhas, isto é, sensivelmente 50,048 km. A distância atual é de 55,66 km. *Conimbriga* ocupa nesse trajeto uma maior importância pois situa-se precisamente a meio dele. Todavia, cabia a *Sellivm* a ligação direta a *Conimbriga*. Até há pouco tempo pensava-se que a construção da via, isto é, a sua pavimentação ou calcetamento, pudesse remontar ao Império de Augusto ou à Época dos Júlios-Claúdios (Alarcão, 2002: 90; Centeno, 1983: 165-166; Fabião, 1993: 256; Alarcão, 1990: 373). Contudo dados arqueológicos recentes apontam para que ela tenha começado a ser construída em meados do século I d.C. (Pimenta e Mendes, 2007: 210). As reparações destas vias deveriam ser regulares, pois eram submetidas a uma grande intensidade do tráfego. A via XVI, por exemplo, foi reparada no tempo de Adriano e terá tido muitas mais reparações até finais do século III (Fabião, 1993: 256).

Todas as vias romanas estavam dotadas de *mansios* e *mutatios* e de outras infraestruturas de apoio e descanso ao viandante, é, por isso, plausível que os sítios enunciados por Antonino constituíssem possíveis pontos de paragem para os viajantes que percorriam estas vias. Esta hipótese é reforçada por três geógrafos árabes. Os dois primeiros são *Al-Istajri* e *Ibn Hawqal*, do século X, que colocam o trajeto de Lisboa a Santarém entre os onze itinerários principais percorridos em Época Califal (Almeida, 1968: 147; Uriol Salcedo, 1990: 52). O último é *Edrisi* que, em meados do século XII, escrevia que entre Coimbra e Santarém iam 3 jornadas²² (Lopez-Orcazberro, 1997: 56) colocando Tomar como importante ponto de paragem nesse trajeto.

As fontes escritas ou documentais para a Alta Idade Média são muito escassas mas, tal como ocorre em vários pontos da Península Ibérica, é verosímil que ter-se-ia

²² Sobre as jornadas medievais *vide* Catarino (1997: 671), Gonçalves (1980: 125-132; 1982: 20-27) Marques (1987b: 131), Menéndez Pidal (1951: 9-12) e Marques (1993: 170-171; 1996: 493-494) que apresentam de forma esquemática os itinerários de *Edrisi* e a sua conversão em milhas, jornadas e quilómetros.

continuado a usar a rede viária romana²³. Tal é evidente na manifesta preocupação de preservar e conservar as vias expressa na *Lex Gothorum*, onde se proíbe o corte de estradas (Almeida, 1968: 116; Almeida, 1974: 50).

Isidoro de Sevilha (*Etimologias*, XVI: 16.6) menciona a existência de calçadas e caminhos empedrados atribuídos aos romanos, referindo que estes os teriam construído por todo o mundo, evidenciando, assim, o facto de que muitos ainda estariam em uso ao seu tempo. O autor distingue vários tipos de vias e de nomenclatura relacionada (*Etimologias*, XVI: 16): *strata*, também referida como calçada, pelo povo, e via militar, pelos historiadores; *iter* e *itus*, vias por onde se podia ir para qualquer lado; vereda ou *semita* que é metade de um percurso por onde andam os homens; *calles* que são atalhos usados por animais selvagens ou domésticos, é um caminho calcado de terra batida, aberto pelos cascos desses animais; *tramites* são caminhos secundários transversos aos campos em linha reta; *divortia*, bifurcações ou desvios das vias; *diverticula*, que são vias divergentes que partem de uma via principal e que podem acompanhar parcialmente o seu trajeto; *bivium*, entroncamento; *conpeta*, encruzilhada ou ponto em que se intercetam três ou até quatro vias; *clivosum*, declive ou percurso tortuoso²⁴.

Efetivamente, durante a monarquia visigoda ter-se-á essencialmente utilizado o que já existia (Moreno Gallo, 2006: 7) trabalhando-se apenas na conservação e restauro de algumas pontes e vias romanas²⁵.

Sabemos que os muçulmanos dedicaram-se igualmente à reconstrução de estruturas viárias mais antigas, são os conhecidos casos das pontes de Zaragoza, Alcântara (Toledo), Córdoba (Torres Balbás, 1990: 621) e de Pinos²⁶ (Uriol Salcedo, 1990: 35 e 55), e também de vias como a “*calçada do Guadalquivir*” de silhares unidos com morteiro e cal (Lévi Provençal, 1990: 167). Com menor frequência dedicaram-se à construção *ex novo*, tal foi o caso da ponte de Ronda (Uriol Salcedo, 1990: 55) e, possivelmente, de algumas vias mouriscas que tão regularmente aparecem referidas na

²³ Outros autores pensam que a instabilidade causada pelas invasões germânicas e islâmicas teria levado à degradação e até desaparecimento do sistema viário romano (Caamaño Gesto, 1979: 6; Castro, 1964: 206; Cavaillès, 1946: 20; Moreno Gallo, 2006: 7).

²⁴ As traduções para português dos termos em latim e das suas características são de Edgar Fernandes, a quem agradecemos.

²⁵ Vide Menéndez Pidal (1951: 33-34), Gozalbes Cravioto (1987: 85-94), Uriol Salcedo (1990: 35) que referem que os Visigodos e Suevos podem-se ter dedicado à reconstrução mas não à construção e Isidoro de Sevilha (*Etimologias*, XVI: 16.6).

²⁶ O período de reconstrução desta ponte é bastante problemático com autores a atribuí-lo aos Visigodos, século V (Menéndez Pidal, 1951: 33-35) e outros aos Muçulmanos.

documentação medieval²⁷. Segundo Leopoldo Torres Balbás (1990: 621) teriam continuado a seguir a técnica construtiva romana, sem grandes inovações, a destacar apenas a conversão dos arcos semicirculares em arcos de ferradura.

A primeira referência concreta, em Período Medieval de uma via no espaço de Tomar figura na carta de cedência da igreja de Santiago de Santarém e seu território paroquial à ordem do Templo por parte do bispo de Lisboa, D. Gilberto, em Fevereiro de 1159 (M.H., 3: 5-9). Nesta carta o bispo doa também todas as igrejas que essa mesma ordem viesse a construir na região de Tomar que é da seguinte forma delimitada:

*“Addo etiam et indissolubili pacto firmo et scripto roboro de omnibus illis ecclesijs quas hedeficauerint a **portum de Thomar, qui est in strata de Colimbria**, et inde per portum de Houren et inde ad sumitatem de Beselga et inde per lumbum de Sanctaren, quomodo uertit aquam ad Beselga et quomodo descendit ad Thomar et inde peruenit **ad stratam de Colimbria per portum de Thomar**, qui uadit de Fraxineda, scilicet ut habeant eas iure perpetuo”*²⁸

Na Baixa Idade Média as vias adquirem uma importância acrescida, a par dos rios, ribeiros ou ribeiras, por se tornarem importantes referências de *limes* no processo da “Reconquista”. As estradas, muitas delas romanas, constituem os limites de grandes propriedades e a fronteira de domínios geográficos doados a ordens religiosas e militares que tinham como fim o de defender essas vias de penetração, e o espaço de que eram incumbidas, dos exércitos muçulmanos. Esta é uma realidade bem patente em algumas cartas de foral, tal como a de Ceras datada de Fevereiro de 1159, na qual D. Afonso Henriques doa o castelo de Ceras à Ordem do Templo (D.M.P., 271: 344 e 345; M.H., 4: 10-12):

²⁷ De mencionar, todavia, que as estradas mouriscas referidas para o Norte de Portugal não devem ter sido construídas pelos muçulmanos. Essa referência deve-se reportar ao facto das mesmas poderem ter sido usadas também por eles. Não fazia sentido construir uma via sem o domínio de um importante núcleo populacional (Oliveira, 1943: 16). Para as regiões do Centro e Sul de Portugal, a leitura destas referências é mais complexa, pois aqui a ocupação islâmica foi efetiva e duradoura, o que proporcionaria e incentivaria à construção de novas vias.

²⁸ Negrito de nossa autoria.

“Do et concedo illud castrum quomodo diuidit per flumen Ozezar ubj uocatur portus de Kajis et inde per mediam stratam usque ad monasterium de Murta et inde per aquam de Murta quomodo descendit in Fraxineta et inde uenit ad portum de Thomar qui est in strata de Colimbria que uadit ad Sanctaren et inde per mediam stratam per portum de Ourens et inde per mediam stratam quomodo uadit per sumitatem de Beselga²⁹ et quomodo descendit ad Thomar et inde descendit in Ozezar et inde ad portum de Kaijs”³⁰.

A partir desta doação régia podemos observar que duas estradas figuram nas confrontações de Ceras. Uma ia até ao Mosteiro da Murta e a outra corresponde à já referida estrada que ligava Coimbra a Santarém. A grande importância desta estrada como limite espacial na documentação que consultámos e o seu trajeto leva-nos a pressupor que deverá corresponder à via XVI³¹.

Em outra doação régia, a do castelo de Zêzere e seu termo, datada de Outubro de 1169, consta o seguinte (D.M.P., 297: 388-389; M.H., 7: 15-16):

“In primis per fozem de Beselga et inde per ipsam stratam que uocatur de Penela usque Alfeigiadoa et inde per cimam de monte de Alfeigiadoa aquis uertentibus contra Tachos et inde quomodo intrat mons ad fundum de pelago de Almourel³² et inde per medium Tagi usque ad fozem de Ozezar et inde per medium de Ozezar usque ad fozem de Thomar et inde per Thomar quomodo uadit ad focem de Beselga unde primam fecimus inchoationem”.

Este documento já nos informa da existência de uma outra estrada que entrava no termo de Tomar, a estrada de Penela. Esta ia até “Alfeigiadoa”, local que se deve situar nas proximidades de Asseiceira (Veiga, 1943: 10), onde a passagem de uma importante estrada é atestada por uma doação de 1188 da Ordem do Templo a um Paio Farpado para aí construir uma albergaria e receber e hospedar diversos e pobres

²⁹ Negrito de nossa autoria.

³⁰ Para a identificação dos locais referidos nas doações com localidades/pontos geográficos atuais e sua inerente problemática *vide* Guimarães (1927: 9 a 27); Arnaut (1939, 60 a 67; 140 a 145); Veiga (1943: 7 a 10), Alvim (1951) e Saa (1956: 217-222; 1959: 107-115).

³¹ O seu trajeto corresponde exatamente ao da estrada romana (Mantas, 1985).

³² Negrito de nossa autoria.

transeuntes (AN.M.T., VIII: 76). Esta albergaria é mencionada mais vezes em documentos posteriores. Em 1222 queixa-se o mestre do Templo, D. Pedro Alvito, que o lugar que deu a povoar a Paio Farpado está “*deserto, abandonado, e infestada a região de malfeitores e assassinos, correndo graves perigos os viandantes*” (AN.M.T., VIII: 85). Depois, em 1281, a dita albergaria, que sempre foi muito disputada entre os concelhos de Torres Novas e de Tomar, passa para a Ordem do Templo (AN.M.T., VIII: 133). Em 1449, queixam-se os moradores da Asseiceira, em diversas cortes, que os fidalgos não pousam nas estalagens mas sim nas casas dos moradores, explorando-os (AN.M.T., VIII: 465 e 466). Depois da Asseiceira esta estrada bifurcaria em duas: uma ia para sul, em direção a Tancos e ao castelo de Almourol onde certamente se fazia a travessia para a outra margem do rio Tejo; a outra ia para sudoeste, em direção à Atalaia e à Golegã. Esta via deve de ser de cronologia medieval porque nos parece passar por pontos fortificados relacionados com os Templários quando aí se instalam no século XII, nomeadamente, Penela, Ceras e Almourol (Vasco Mantas, 1992: 35).

Em 1174 é decretado o foral de Tomar, que é um documento de grande importância para o estudo das vias, por atestar que existiam apropriações indevidas de troços de estradas e mencionar a colocação abusivas de marcos nas suas margens (P.M.H. L.C.: 400). Ali se lê: “*Defendemos que nenhum ouse terçar com vallo carreiras ou estradas pubricas do concelho, nem meta marcos. Quem aqesto fezer correja-o por o foro da terra*”. O termo “pública” manifesta a situação jurídica da estrada nesta Época, e também deixa pensar que existiriam estradas privadas ou de acesso restrito³³. Estas estradas concelhias eram públicas para os concelhios mas podiam ser restritas àqueles externos ao concelho. São os designados caminhos “defesos” que aparecem na documentação medieval.

Do século XIII, mais concretamente de 1213, há alusão a uma outra estrada (B.N.L., Mss., código 736 A., fl. 59 *apud* Veiga, 1943: 6). O documento é uma carta de escambo na qual se cita a estrada de “*turribus*” como confrontação de uma herdade do “*freiscenal*”, situada “*citra flumen de beselga, quomodo diuiditur cum aqua de cerzedo*”. Esta estrada ligava Torres Novas a Tomar. Deve-a ter tomado o infante rebelde, futuro Afonso IV, quando em 1321 parte de Torres Novas para Coimbra, passando por Tomar para aí procurar mantimentos e ferragens (Pina, 1977: 294). Antes

³³ Em Época Romana já existiam (Almeida, 1968: 113) e na Alta Idade Média também segundo Isidoro de Sevilha (*Etimologias*, XVI: 16: 5): “... *toda a via é pública ou privada. É pública aquela que fica em solo público [...] É privada aquela que foi dada a um município vizinho*”.

das cortes de 1323 volta o infante a fazer o trajeto Santarém-Coimbra no qual se integrava a dita estrada (Pina, 1977: 304).

Para o século XIV as fontes mais ricas que dispomos em informação relativa às vias utilizadas, são as crónicas régias de Fernão Lopes.

Na crónica de D. Fernando refere-se que o infante D. João partiu um dia de Alcanhões (perto de Santarém) a caminho de Tomar (CRON. D. FERNANDO, CII: 150), menção que confirma a existência de uma estrada que ligava ambos os termos. Depois de chegar a Tomar parte ele para Coimbra, passando por Espinhal, onde dormiu, Foz de Arouce e Almalaguez (CRON. D. FERNANDO, CIII: 152).

Na crónica d'el rei Dom João I, escrita no século XV, o cronista descreve o trajeto que o rei de Castela fez, em finais do século XIV, para chegar a Santarém (CRON. JOÃO I, I, LXIII: 177 a 179). O rei partiu da Guarda e no seu caminho para Santarém passa por Chão de Couce, onde dormiu, Ceras, onde comeu, e Tomar, onde pernoitou. Depois torna a Pombal, volta a dormir em Tomar para depois seguir para a Golegã, onde come, e finalmente chega a Santarém. Este trajeto reforça uma série de ideias: Ceras tinha uma albergaria ou estalagem assim como Tomar; Ceras ficava no limite norte do termo de Tomar e daí a sua importância como ponto de paragem; de Tomar havia uma estrada que partia para Pombal; a estrada que passava pela Golegã dava acesso a Santarém. Cada ponto nevrálgico destas vias podia ter mais do que uma pousada como sabemos para Torres Novas (CRON. JOÃO I, II, LXVIII: 24-25). O sentido inverso do trajeto que mencionámos, de Santarém para Coimbra, também é descrito na crónica, mas em traços mais gerais. Assim é mencionado que D. João I pernoita numa pousada no arrabalde de Torres Novas e daí parte para Tomar onde achou muito mau acolhimento e as portas da vila fechadas (*ibidem*). Só depois chega a Coimbra.

Também D. Nuno Álvares Pereira faz este trajeto entre Coimbra e Torres Novas (CRON. JOÃO I, II, CXXVII e CXXIX: 160 a 162 e 164 a 166). Partiu ele de Coimbra para Tomar e daí foi até Torres Novas para depois retornar a Tomar. Partindo desta vila vai para Punhete (Constância). Quando se refere o cerco a Torres Novas, ocorrido em Novembro de 1384, é dito que o mestre Dom Lopo Dias de Sousa sai da vila de Tomar (CRON. JOÃO I, III, CLXX: 130 e 131) tomando, provavelmente, a estrada de Torres. De Santarém, partem então 200 cavalos, entre homens, armas e ginetes, da parte de Diogo Gomes Sarmiento. Estas movimentações militares reforçam a existência da

estrada que ligava Tomar, Torres Novas e Santarém e se a mesma foi percorrida para cercar Torres Novas significa que a estrada passaria mesmo pela vila ou então nas suas imediações.

Noutra parte da crónica (CRON. JOÃO I, IV, XXII: 83 a 85) é escrito que o rei D. João I ao voltar, em Junho de 1385, da campanha do Minho passou em Coimbra e em Penela e daí pôs-se a caminho de Tomar e de Torres Novas. Em Agosto desse mesmo ano Nuno Álvares Pereira parte de Abrantes, com as suas gentes, a caminho de Tomar, que ficava a cinco léguas de distância (CRON. JOÃO I, IV, XXXI: 112 a 116).

É igualmente na crónica de D. João I que podemos encontrar a referência cronologicamente mais recuada a uma ponte em Tomar (CRON. JOÃO I, IV, XXXII: 119). No dia de S. Lourenço, 10 de Agosto de 1385, quando o cronista escreve acerca dos Olivais³⁴ diz que estes ficam “...*além da ponte...*” que só se pode tratar da ponte da Vila.

Deixemos brevemente as crónicas para atentarmos num documento publicado por Amorim Rosa (AN.M.T, VIII: 358-360). Intitula-se o “*Documento de obras do infante D. Henrique*”, de 1430, e vem na terceira parte do “*Livro das Escrituras*” que está na Torre do Tombo. Escreveu-se o seguinte acerca do edifício das Estaus, monumento ainda hoje visível na Rua dos Arcos: “*Começa o Edifício destes Estaus na estrada e serventia pública que vem de Santarém para Coimbra que ora é Rua, por serem feitas casas da banda Levante [...] e a largura da Rua que vai entre uma ordem e outra dos arcos é de 15 varas e meia, e se chamava a Rua de Cristos e ora se chamava a Rua dos Arcos*”. O documento atesta a passagem da via XVI por Tomar onde foram encontrados dois marcos miliários na zona da Levada, perto da ponte da Vila. A estrada deveria passar ou pela Avenida Cândido Madureira, uma das ruas mais largas de Tomar que fica na margem direita do rio Nabão e se encontra a norte da Rua dos Arcos; ou então pela Rua de Serpa Pinto que dá diretamente para a ponte. Tanto a Avenida Cândido Madureira como a Rua de Serpa Pinto localizam-se no espaço da Corredoura³⁵ que figura em alguns documentos medievais e modernos. Passando a via romana por aí então teria que passar pela ponte da Vila ou de D. Manuel de forma a atravessar o rio. Deste documento podemos depreender ainda outro facto. É que inicialmente a estrada

³⁴ Claramente correspondente ao espaço de Santa Maria dos Olivais.

³⁵ Este termo ou topónimo aparece em alguma documentação medieval para designar um caminho de carro e pode também apontar um troço de uma via romana (Ferreira Priegue, 1981: 71;1988: 31, 58).

servia Tomar mas não passava por esta, ou seja, só quando o centro urbano se expande e as habitações começam a ser construídas em redor da estrada, é que esta passa a ser meio integrante do centro para deixar de ser uma estrada e passar a ser uma rua. As estradas passam a ruas e é a partir daqui, da fusão das estradas, antigas vias romanas, com as ruas públicas dos centros que o seu traçado original se vai diluindo.

No século XV a estrada Lisboa-Coimbra, na qual estava integrada a vila de Tomar, terá sido usada com bastante frequência por monarcas e nobres, tal como parece ser evidente da informação transmitida pelas crónicas régias de Rui de Pina (1977). A travessia do Tejo e a ligação de Tomar com o Alentejo encontra-se atestada pelo trajeto que o rei D. Duarte fez, no final do mês de Agosto de 1438, quando se deslocou de Ponte de Sôr para a dita vila, onde viria a sucumbir à peste (Pina, 1977: 573). No mês seguinte, ao saber da morte do monarca, o infante Dom Henrique deixa o Algarve e vai para Tomar onde chega em poucos dias (Pina, 1977: 592). Nesse mesmo ano, e antes das cortes realizadas em Lisboa, o infante Dom Pedro, irmão de D. Duarte, deve ter passado por Tomar ao deslocar-se de Coimbra para Lisboa (Pina, 1977: 636). De Santarém para Coimbra deslocou-se o mesmo infante em finais do mês de Julho de 1447 (Pina, 1977: 702). Ali acorrem o infante Dom Henrique e o conde de Abranches, que acabara de aportar em Lisboa vindo de Ceuta (Pina, 1977: 705). A ligação de Abrantes a Tomar, percurso feito nos finais do século XIV por Nuno Álvares Pereira, encontra-se também na crónica régia de D. João II quando, em Setembro de 1483, o rei faz o mesmo percurso mas tendo Abrantes como destino (Pina, 1977: 925).

Outro documento publicado nos “*Anais do Tombo dos Bens de Nossa Senhora do Monte*” que está guardado na Torre do Tombo (AN.M.T., VIII: 470), de 1451, informa-nos da existência de uma albergaria em Tomar, referida como Santa Maria da Cadeia. O documento trata-se de uma doação ou escambo no qual é doado um olival que ficava no Entocadoiro e junto do qual passava o caminho que ia para a Lousã.

Em 1466, o secretário de um nobre boémio, León de Rosmithal, na sua viagem por Portugal e Espanha, anotou sucintamente o seu itinerário desde Coimbra ao Tejo escrevendo que da primeira iam quatro léguas até ao Rabaçal, outras quatro milhas até Alvaiázere e mais quatro até Tomar (Garcia Mercadal, 1952: 282). Depois de Tomar vai até Punhete que dista três milhas (*ibidem*) fazendo o mesmo trajeto que Nuno Álvares Pereira.

Algo que parece ser uma constante dos caminhos e estradas utilizadas na Idade Média é a sua passagem por igrejas ou centros de peregrinação como é patente num outro documento datado de 1474 (AN.M.T., VII: 42-43) e retirado do “*Livro das Igrejas*” que se encontra na Torre do Tombo. Aí refere-se que a igreja de S. Pedro da Beberriqueira (S. Pedro de Tomar) tinha o seu próprio caminho e que havia um outro caminho que ia de S. Pedro de Tomar para o Carril³⁶ e para a Nossa Senhora da Serra que parece acompanhar a ribeira da Lousã. Neste caminho o documento informa-nos da existência de uma ponte de Algás e ainda de uma estrada que vai para Marianaia, acima do lugar da Granja. Seguindo esta estrada, para norte, ia-se ter ao caminho da igreja de S. Pedro.

Um documento de 1475 integrado no “*Tombo dos Bens da Mesa Mestral*” (AN.M.T., VII: 45) menciona uma reparação de um arco de uma ponte sobre a Levada que, por transmissão oral, se dizia que a infanta Dona Beatriz tinha mandado reformar à custa da Ordem de Cristo ficando o arco pertença da ordem “*mas dando passagem aos povos, peões e suas bestas*”. Trata-se esta ponte, uma vez mais, da ponte da Vila ou de D. Manuel I.

5.1.2 – Documentação inédita: os códices 74 e 77 do A.M.T e o códice OC/CT 52 do A.N.T.T.

Vimos as referências escritas mais recuadas que temos a estradas que vão para ou partem de Tomar. Mas para termos a perceção de como o sistema viário estava estruturado e organizado, do produto final dos caminhos que eram percorridos na medievalidade, fizemos uso de fontes do século XV e de inícios do século XVI.

Neste subcapítulo apresentaremos o estudo que realizámos partindo de três códices: o códice OC/CT 52 do Arquivo Nacional da Torre do Tombo; e os códices 74 e 77 do Arquivo da Santa Casa da Misericórdia de Tomar (A.M.T)³⁷. O primeiro, o

³⁶ A mesma observação feita na nota 14, *vide* também Almeida (1968: 47), Vaz (1979: 183) e Viterbo (1865: 167).

³⁷ Estes códices são referidos em alguns trabalhos de Manuel Sílvia Alves Conde (1996; 1997; 2005) e Amorim Rosa (1971; 1972) e o códice OC/CT 52 aparece no inventário arquivístico feito por Maria Farinha e Anabela Jara (1997: 289) mas as vias de comunicação neles referidas nunca foram alvo de um estudo sistemático ainda que Manuel Sílvia Alves Conde tenha feito um pequeno inventário de alguns caminhos do códice 77.

“*Livro das escrituras da vigairaria de Tomar*”, contém treslados de documentação do século XV. O segundo tem cozido um caderno dos bens da gafaria de Santa Cruz de 1470. O terceiro, o códice 77, é o “*Tombo dos bens de Nossa Senhora do Anjo*”, terminado em 1506, onde se descreve os bens e propriedades da confraria de Santa Maria dos Anjos e que foram então incorporados no Hospital/Misericórdia de Tomar. A fundação dessa confraria é anterior a 1462 (Conde, 1996: 57) e, por isso mesmo, todas as estruturas viárias aí enunciadas já existiriam pelo menos entre essa data e a data de feitura do códice, 1506, uma vez que constituem os *limes* das propriedades aí contidas. O tombo é composto por uma série de cartas de escambo que contêm várias alusões a estradas, caminhos e azinhagas.

Os códices foram escritos tendo como centro a vila de Tomar, ou seja, muitos dos trajetos referidos têm a vila como ponto de partida ou como ponto de referência. Nesta linha de raciocínio a estrada coimbrã, para os habitantes de Tomar, vai para Coimbra; a estrada de Torres vai para Torres Novas, e assim sucessivamente...

A onomástica viária é pouco variada mas distingue ou individualiza os seguintes tipos de vias: estrada; caminho; azinhaga; calçada; atalho. Esta variedade parece-nos indicadora da sua aplicação a vias com determinadas características e funções.

O termo estrada parece ser utilizado com apenas um sentido, o de um trajeto calcetado que fazia ligações transregionais ou, quando se encontra dentro do próprio termo, fazia sempre a ligação entre os mais importantes núcleos populacionais. As únicas menções que temos a estradas, que são em menor número que os caminhos, são referentes a importantes trajetos entre Tomar, Coimbra, Santarém, Torres Novas, Póvoa, Ceras, etc. A estrada deve corresponder às “estradas públicas” mencionadas em documentação Baixo-Medieval que estaria calcetada em grande parte do seu percurso assumindo-se como vias principais. Carlos Alberto Ferreira de Almeida afirmou que as estradas se tratavam de caminhos largos, bem traçados, e talvez pavimentados (1968: 47). Também a “*carraria*” ou “*carreira*” seriam pavimentadas mas parece-nos designar uma estrada ou via principal por onde transitam carros (Almeida, 1968: 47; Ferreira Priegue, 1988: 31; Moreno Gallo, 2006: 21).

O termo caminho surge-nos como designando uma estrada ou um qualquer outro trajeto de menor importância, de ligação local³⁸. Por exemplo, a estrada da Póvoa ou a estrada de Torres Novas também são tratadas, no código 77, por caminho da Póvoa ou caminho de Torres Novas. A par disto temos referências a caminhos que muitas vezes até surgem apenas como caminhos do concelho, sem discriminação de onde partem ou para onde vão, como é comum com as azinhagas. Estes caminhos e azinhagas ligavam as povoações, muitas vezes por traçados sinuosos que confluíam perto das pontes ou de encruzilhadas das vias principais. Inversamente nas estradas existe um cuidado de indicar à partida para onde se dirigem. Outros termos como calçada³⁹ e atalho não são tão ambíguos e têm o sentido que lhes atribuímos presentemente, o primeiro, indicador da técnica construtiva aplicada, o segundo, de um caminho mais direto ou que atalha para outro caminho.

Adotaremos aqui a seguinte metodologia para expor os resultados que obtivemos da leitura destes códigos. Começaremos por apresentar a informação relativa às estradas transregionais para, de seguida, passarmos às estradas e caminhos de incidência regional e local. No final trataremos das pontes. A base desta apresentação será o código 77 do A.M.T. por ter fornecido o melhor e mais vasto inventário. Neste código totalizámos 225 referências enquanto no código 74 ficámos pelas 49 e no código OC/CT 52 pelas 26.

5.1.2.1 – Estradas de importância transregional

De Tomar irradiavam várias estradas transregionais como a já mencionada estrada de Torres que ligava Tomar a Torres Novas e ia até Santarém (A.M.T., 74: 134-134v). Era também tratada como calçada de Torres (A.M.T., 74: 164v), designação que é atribuída apenas ao troço inicial que subia uma encosta até Santa Maria dos Anjos e,

³⁸ Esta aplicação do termo “caminho” a trajetos de distinta importância também foi atestada por Elisa Ferreira Priegue na documentação que consultou (1981: 70; 1988: 57).

³⁹ O momento a partir do qual se começa a construir vias em calçada ou calcetadas na Idade Média é difícil de determinar mas, segundo Rui de Azevedo (1933: 28), já no século X-XI, existiriam mestres de pontes e calçadas. O autor cita um documento do Livro dos testamentos de Lervão, fólio 41, em que um abade Primo requer a Coimbra os serviços de um Zacarias de Córdova, “*mestre de pontes e calçadas*”. Lemos o documento em anexo (1933: 43) e em momento algum é escrito que faria calçadas, mas apenas pontes, pelo que não sabemos onde foi o autor buscar tal referência: “*Venit magister de Cordoua nomine Zacarias et miserunt concilio de Colimbrie suum mandatum pro ille abbas. Et dixerunt ad ille date nobbis ille magister de Cordoua qui uenit ad uos ut faciat nobis pontes ad nostros ribulos et dixit ille abbas, ego uadam cum illo pro mea memoria*”. Contudo, não é de excluir que um mestre em pontes o fosse igualmente em calçadas.

daí para diante, é que lhe era dada a designação de estrada (A.M.T., 77: 101v; 140), depois da Cruz de São Martinho (A.M.T., 77: 132). Ao aproximar-se de Tomar bifurcava-se em duas estradas que passavam: uma perto de Aromas, que tinha um atalho para ela (A.M.T., 77: 137), e pela ponte dos Oleiros; e a outra, pela ponte da Vila ou de D. Manuel I. Parece ser esta a ideia que o códice 77 presta (A.M.T., 77: 121) quando se escreve que existem umas oliveiras que estão na Cruz de São Martinho entre dois caminhos, “...o que vay de sam martijnho e o que vay de rriba fria...”. As evidências arqueológicas reforçam esta hipótese: a estrada de Torres e as duas pontes são de fundação romana como o demonstraremos no capítulo 5.2. Pela ponte dos Oleiros transitava quem desejasse ladear a vila por sul e pela outra ponte quem quisesse ir pela vila. No entanto como até à segunda metade do século XV apenas temos referência a uma estrada que vai de Santarém para Coimbra é possível que esta bifurcação resultasse depois numa nova união à saída de Tomar.

Na segunda metade do século XV, existiam dois trajetos paralelos e alternativos para se chegar a Coimbra⁴⁰: a estrada velha e a estrada nova (que é igualmente tratada por estrada coimbrã, no códice 77). Entre elas ficava o Entoucadoiro, na margem esquerda do rio que, por sua vez, ficava entre a estrada velha e o caminho para as Avesadas, perto de Santa Maria do Olival (OC/CT 52: 83; A.M.T., 77: 125).

A estrada velha, que devia ser a continuação da estrada de Torres, de fundação romana, passava pela gafaria de Santo André (A.M.T., 77: 129), depois continuava por Alvito (A.M.T., 114v), e provavelmente por Baceiros, Calçadas, Alviobeira e Ceras, já no limite norte do termo. Esta parece ser aquela que é designada como a estrada que vai para Ceras (A.M.T., 77: 7v). Noutro fólio (A.M.T., 77: 129) ela é tratada como “*a estrada velha dos carros que vai para Santo André*” o que atesta a utilização frequente deste meio de transporte por esse trajeto e neste período. Nesse fólio repete-se a distinção feita entre a estrada velha e a estrada coimbrã. Interessante é a designação que toma depois de Santo André, caminho do atalho (A.M.T., 77: 134v). No entanto a sua passagem perto da gafaria de Santo André é sinal evidente de que seria bastante transitada⁴¹ no século XIII, altura em que a gafaria foi fundada (Conde, 1996: 46).

⁴⁰ Franck Imberdis (1939: 415) escreve que a existência de caminhos paralelos e alternativos a um mesmo destino é característico das vias medievais.

⁴¹ Pelas gafarias costumavam passar as vias mais importantes e de grande circulação de uma região (Almeida, 1968: 72).

A estrada nova ficava a oeste de Santo André e a norte do Entoucadoiro (A.M.T., 77: 129v) mas já na margem esquerda do Nabão. Sabemos que, logo à saída de Tomar, passava a oeste da Pesqueira pois havia uma “...*azinhaga de caminho e serventia da estrada coimbrã*...” que ia para a Pesqueira (A.M.T., 77: 15 e 82v). A propriedade que se está a delimitar entestava de poente ou oeste na estrada nova ou coimbrã, precisamente onde se encontra a ponte de Peniche. Para ir para a ponte de Peniche partiam dois caminhos das Poças que são designados de caminho da ribeira (A.M.T. 77: 112v) e azinhaga do concelho que vai para Peniche (A.M.T., 77: 118v). Um deles passava perto da gafaria de Santo André (A.M.T. 77: 119v).

Depois sabemos que a estrada nova ou coimbrã passava pela freguesia dos Casais quando se delimita uma propriedade que se localiza entre o ribeiro do Algaz e essa estrada que fica a oeste do ribeiro (A.M.T., 77: 45-45v). Dos Casais partia uma estrada para as Olas (A.M.T., 77: 45-45 v). A estrada velha continua aí a acompanhar paralelamente o trajeto da estrada coimbrã. Esta última passava depois pela Soianda onde ainda encontrámos parte da calçada que a compunha⁴².

No limite norte do termo, passaria perto de Pias e a oeste de Vila Verde, que na altura estava dividida em Vila Verde Grande e Vila Verde Pequena, para a qual teria um caminho concelhio (A.M.T., 77: 73). Mais a norte, em Rego da Murta, depois de passarmos por Calçada de Areias, existem vestígios arqueológicos de calçadas⁴³, bem perto da E.N. 110 o que pode ser um indício de que esconde uma estrada importante e que se trata da estrada que vai para Coimbra.

A constatação da existência destas duas estradas levanta a questão dos respetivos períodos de fundação. A estrada nova ou coimbrã deverá ter sido construída no século XV, muito provavelmente entre 1430, data do documento publicado por Amorim Rosa, onde apenas se refere uma grande estrada que partia de Santarém para Coimbra, e 1492, primeira vez que a estrada nova é referida (OC/CT 52: 83). É muito possível que em 1470 já existisse a ponte de Peniche porque já existia o caminho que lhe dava acesso (A.M.T., 74: 140v-141) e, como tal, a estrada nova também. Com a construção da

⁴² Vide 5.2.2.1.2.3.

⁴³ Vide 5.2.2.2.7 e 5.2.2.2.8.

estrada nova esta passa a ser designada de estrada coimbrã ou de Coimbra adquirindo o nome da estrada velha, a que aparece nos forais do século XII, de fundação romana⁴⁴.

A estrada velha passa então a servir de atalho para a nova, facto que é reforçado se tivermos em conta o trajeto hipotético da estrada velha que apontámos, que segue mais ou menos o percurso da E.N. 110/I.C. 3, e se observarmos o traçado real que fizemos da estrada nova, que se encontra orientada e se vai deslocando para nordeste em direção a Ceras onde ambas se encontrariam (mapa 19 do anexo cartográfico e figura 1 do anexo fotográfico). A estrada nova pode então corresponder também a um momento de repavimentação e/ou remendo da antiga via romana a partir de Ceras ocorrido em meados do século XV. Esta hipótese surge reforçada pela visualização por parte de Vieira Guimarães, (Guimarães, 1927: 22-31) na década de vinte do século passado, de um miliário, localizado próximo à ponte medieval de Ceras, e de uma calçada que passaria por cima da ponte e que se assemelha arquitetonicamente à via romana da Quinta da Torre de Santo António⁴⁵, que identificámos neste trabalho. Certa parece ser depois a passagem da estrada pela serra de Ancião tal como bem o demonstraram Costa Veiga (1943), João Alvim (1954) e Suzzane Daveau (1988)⁴⁶.

Existia uma estrada que ia para a Ourém (OC/CT 52: 63v), referida desde 1474, e que ficava a norte do Vale das Pereiras e da Fonte de Caldelas (A.M.T., 77: 107). Sabemos por um documento de 1529 do tombo dos bens e rendas do Convento de Cristo (AN.M.T., VII: 215) que esta estrada que ia para Ourém parte daquela que ia para Torres Novas dado que é escrito que as duas se apartam na Cruz de São Martinho. Esta bifurcação da estrada de São Martinho (A.M.T., 77: 125v; 131), encontra-se de igual modo nos documentos que consultámos (A.M.T., 77: 128v). São Martinho aparece como um ponto nevrálgico na rede viária do concelho de Tomar garantido igualmente acesso ao castelo (A.M.T., 77: 124). Há ainda referência a uma estrada para Pombal (A.M.T., 77: 128v) que deve ser um desvio para norte da estrada de Ourém e deveria ter um ramal daí para Leiria. Ainda não temos evidência suficiente para precisar a cronologia de fundação desta estrada, se romana ou se medieval. O facto de partir de uma via romana pode levar à conclusão precipitada de que foi fundada nesse período

⁴⁴ A atribuição do termo “velho” a estradas em documentação medieval sugere um troço de uma via romana, *vide* Castro (1964, 206-207), Ferreira Priegue (1988: 31, 57) e Vaz (1979: 183).

⁴⁵ *Vide* 5.2.2.1.1.1.

⁴⁶ Para seguir o trajeto desta estrada já fora do limite do antigo termo de Tomar *vide* ainda, para além das obras referidas, o estudo de Dias Arnaut (1939: 140-189) que o tentou fazer com base em documentação medieval.

mas quantas não são as vias medievais que partem de romanas? O que interessa, para este estudo, é que ela era com toda a certeza frequentada na medievalidade.

A associação de estradas com calçadas pode indiciar que as mesmas seriam calcetadas, o que confirmámos no campo com a estrada de Torres⁴⁷. A sul de Tomar, abaixo da ermida de S. Sebastião, havia uma calçada da estrada de Santarém (A.M.T., 77: 85v-86). Esta estrada, mencionada desde 1458 (OC/CT 52: 28v, 29v), não é a mesma que a de Torres, que também servia Santarém, porque o trajeto que faz é diferente. A última está orientada para sudoeste ao passo que a primeira sai de Tomar para sul em direção à Ermida de S. Sebastião (A.M.T., 77: 106), Piolhinho (A.M.T., 77: 101, 102, 106, 110, 110v, 120, 120v, 121) e (Casal do) Figueiredo (A.M.T., 77: 90, 90v, 91, 94, 133, 134v). Paralelo seguia um caminho do ribeiro (A.M.T., 77: 110). Esta estrada permitia a ligação direta de Tomar com o Tejo e pode muito bem ter sido fundada em Período Romano o que é sugerido pela sua passagem na Quinta de Nossa Senhora do Pilar, outrora Quinta dos Pílares, que pode ser indicativo da existência de miliários nesse espaço.

5.1.2.2 – Estradas regionais, caminhos e azinhagas

Referidas as principais estradas que ligavam Tomar aos concelhos vizinhos apresentaremos agora as outras estradas que ligavam a cidade aos centros periféricos da região iniciando a apresentação de norte para este.

De Tomar, para norte, na margem esquerda do Nabão, saíam duas estradas principais: a estrada nova ou coimbrã e a estrada da Póvoa (A.M.T., 77: 103, 103v, 109, 119, 127v, 129, 130). Entre estas duas estradas situavam-se as Poças, localizadas na área em redor da Ponte de Peniche, onde existiam uma série de hortas e campos agrícolas sobranceiros ao rio Nabão. A estrada da Póvoa fazia todo o trajeto do lado esquerdo do Nabão, acompanhando este rio até à Póvoa onde, em prospeções, identificámos uma via e duas pontes⁴⁸. Às vezes estas estradas são genericamente

⁴⁷ Vide 5.2.2.1.1.1. Constatámos que Elisa Ferreira Priegue (1988: 28) chegou também a esta conclusão escrevendo mesmo que calçada e estrada podem ser sinónimos. Já na Alta Idade Média estes dois termos estavam intimamente ligados conforme escreveu Isidoro de Sevilha (*Etimologias*, XVI: 16.6): “A estrada [de pedras] é referida como calçada pelos pés da multidão”. Tradução de Edgar Fernandes.

⁴⁸ Vide 5.2.2.2.1.

designadas de caminhos, no caso desta, o “*caminho que vai para a Póvoa*” ou “*caminho da Póvoa*” (A.M.T., 77: 112, 113v, 136). Há ainda referência a um “*caminho da ribeira que vai para a Póvoa*” (A.M.T., 77: 107) que deve corresponder a um dos caminhos que passava por uma das pontes identificadas dado que ambas fazem as respetivas travessias sobre ribeiras.

Na margem direita do rio Nabão, a estrada principal que partia em direção a norte, era a estrada do Prado (A.M.T., 77: 68; 107; 107v; 205) que passava as Almoinhas, o ribeiro da Arrascada na Várzea Pequena, e servia o Prado. Existia ainda uma outra estrada que também dava para aí e que parece resultar da bifurcação da estrada do Prado nas Almoinhas (A.M.T., 77: 131 e 131v).

No códice 77 a referência mais a norte que temos de um caminho é aquele que ligava Avecasta à Torre da Murta (A.M.T., 77: 53v). Um pouco a sul de Avecasta, em Almogadel, partia um caminho velho para Jamprestes (A.M.T., 77: 72v).

Para ir até ao limite noroeste do termo era preciso tomar a estrada da Sabacheira (A.M.T., 77: 70v) que deveria passar perto da área em redor da igreja de S. Miguel, em Carregueiros, onde identificámos uma via e uma ponte⁴⁹. A via identificada fazia ligação do Vale de São Miguel, onde hoje se encontra a igreja de S. Miguel Arcanjo, até à Pedreira e era designada por estrada que vai para a Pedreira (A.M.T., 77: 131).

Para oeste e sudoeste de Tomar tínhamos a estrada do Marmeleiro (A.M.T., 77: 10v e 58). A poucos metros do Marmeleiro existe ainda hoje uma ponte, conhecida como ponte do Ramil, que foi alvo de profundas e sequenciais transformações, mas que foi fundada sobre os alicerces de uma ponte anterior (AN.M.T., I: 158). A estrada poderia passar por essa ponte dado que se escreve, numa limitação de uma propriedade que o Hospital da Graça tem em Tomar, que a mesma ia da ribeira (que só pode ser a da Beselga) até à estrada que vai para o Marmeleiro (A.M.T., 77: 10v) fazendo a ponte precisamente a travessia sobre a ribeira da Beselga. A passagem de uma via romana/medieval pela ponte surge muito reforçada pelo micro toponímia local: Rua da Via Romana, nome da rua que se dirige para sudoeste em direção à ponte e ao Marmeleiro.

A estrada da Madalena (A.M.T., 77: 61-61v) partia da ponte da Vila ou de D. Manuel I, na margem direita do rio, passando pela atual localidade de S. João Baptista,

⁴⁹ Vide 5.2.2.2.2.1 e 5.2.2.2.2.2.

até à Madalena. Existia uma calçada e azinhaga que ia para a Fonte do Cavaco (A.M.T., 77: 101; 117; 118; 122v; 133v) que partiria dessa estrada e que, pelo meio, passava por Mem Rodrigues (A.M.T., 77: 113v). A Fonte do Cavaco ficava a sul das Águas das Maías que se situa mesmo no início da atual estrada de Paialvo que sai de Tomar e que passa pela Madalena. Não deve ser mero acaso o topónimo da rua principal da Madalena e que a atravessa de nordeste a sudoeste: a Rua da Calçada. Da Fonte do Cavaco para a Cerrada do Nogueirinho, que não conseguimos localizar, havia uma azinhaga concelhia (A.M.T., 77: 93v).

Uma das referências às azinhagas que serviam a Fonte do Cavaco (A.M.T., 77: 132v) é bem ilustrativa do seu uso como limite de espaços ou propriedades. Escreve-se assim acerca do limite poente de uma propriedade na Fonte do Amarante: “...e do ponente emtesta na azynhaga do conçelho que ssoya de hir pera a fonte do cavaco e agora emtesta na çarrada de mem rrodriguiiz oleiro...”.

Em Cem Soldos havia uma estrada ou caminho que ia para a vila de Tomar (A.M.T., 77: 93-93v). Dada a grande proximidade entre Cem Soldos e a Madalena é mais que provável que esta estrada seja a mesma que a da Madalena à qual ligaria através de um pequeno ramal.

A sul e sudeste do termo de Tomar recolhemos várias referências a estradas e calçadas. Uma delas é a calçadinha, também designada como azinhaga (do Alto) do Piolhinho que vai para as Cabeças de Maria Calva (A.M.T., 77: 91v; 102v; 105v-106; 109v; 114; 120v). Este troço calcetado era a continuação da calçada e azinhaga que ia para a Fonte do Cavaco, descendo em direção ao Piolhinho até às Cabeças (A.M.T., 77: 128), facto reforçado por um “*caminho velho*” que partia do Piolhinho para o “*Pesso*” (A.M.T., 77: 102v; 113v) onde fica Mem Rodrigues e a Fonte do Cavaco (A.M.T. 77: 113v). Parece que esta calçada ainda existia nos finais da década de vinte do século passado e era chamada de Carreiras (Guimarães, 1927: 16). A atual Rua do Alto do Piolhinho acaba precisamente orientada para a ponte dos Oleiros que se situa a poucas centenas de metros. Por isso é quase certo que partisse daí um troço calcetado para a ponte. Aliás a localidade dos Juncais (hoje dividida em Juncais de Cima e Juncais de Baixo) era servida por dois caminhos ou azinhagas, uma partia de Aromas (A.M.T., 77: 117 e 117v; 118) que se localiza precisamente no início da Rua do Alto do Piolhinho se orientarmos a rua para a ponte dos Oleiros; e a outra partia precisamente da Fonte do Cavaco (A.M.T., 77: 128). Há referência também a uma azinhaga do concelho que vai

para Aromas (A.M.T., 77: 122 e 122v; 123) e a um caminho do concelho que ia para o porto de Aromas (A.M.T., 77: 122v).

Para Marianaia existia uma estrada que está atestada documentalmente desde 1474 (AN.M.T., VII: 42-43; A.M.T., 77: 94, 104, 105v, 106v, 111, 114v). Na sequência do troço calçadado que vai do Piolhinho, partia da ponte dos Oleiros, passava por Marmelais, já na margem esquerda do Nabão, e devia de acompanhar o seu curso dado que também é chamada de estrada da banda do rio (A.M.T., 77: 111). Havia um caminho que ia dar à ponte e que é referido como o “*caminho da*” ou que “*vai pela ribeira até à ponte dos oleiros*” (A.M.T., 77: 106v; 114v; 135).

O espaço da ponte dos Oleiros era conhecida como as Olarias onde existia um caminho que ia para Riba Fria (A.M.T., 77: 34) e que confirma o desdobramento da estrada de Torres. Riba Fria era um pequeno curso de água que partia do Nabão para oeste. O espaço em redor desse curso era designado com o mesmo nome. Do vale de Riba Fria partia um caminho para a Fonte do Algaz da Moura (A.M.T., 77: 133v). Em Carvalhos de Figueiredo havia uma azinhaga do concelho que ia para a (Quinta da) Mucelfa (A.M.T., 77: 90; 91v) que podia partir da estrada de Santarém.

Mais para sul a Matrena tinha uma estrada com o mesmo nome (A.M.T., 77: 62-62v). Fica localizada próximo da Asseiceira que, como já vimos, era um importante ponto de paragem e de descanso para os viandantes.

A Corredoura do Mestre e os Cardais eram servidos por uma estrada (A.M.T., 77: 108v; 111v) que devia partir da estrada das Avessadas uma vez que se escreve que esta passava por detrás da igreja de Santa Maria do Olival (A.M.T., 77: 131). Santa Marta era servida por um caminho (A.M.T., 77: 106v; 108v) que partiria dessa estrada e/ou daquela que partia de Cardais e que vinha da ponte dos Oleiros.

Para se deslocarem à zona este e nordeste do termo, os viandantes apanhavam uma estrada que passaria por Palhavã e se dirigia às Avessadas a que se deu o nome de estrada das Avessadas (A.M.T., 77: 127v; 135v). Nas Avessadas ela bifurcava no caminho do Carril (Rosa, 1971: 42-43; A.M.T., 77: 83v) e no caminho de Chocapalhas (A.M.T., 77: 83v). Entre os dois caminhos estava uma cruz ou cruzeiro (A.M.T., 77: 83v). Estas cruces, cruzeiros ou “alminhas”⁵⁰ eram monólitos esculpidos ou gravados

⁵⁰ Que serviriam para indicar as léguas num caminho à semelhança dos miliários para a Época Romana (Almeida, 1968: 95).

com uma cruz (figura 19 do anexo fotográfico), ou construídos em madeira (Almeida, 1968: 95), que eram colocados nas margens das vias de maior passagem e em cruzamentos (Almeida, 1968: 94; Bilou, 2005: 36-41). Temos evidência arqueológica de ambos os caminhos pela existência de duas pontes que atravessam a ribeira da Lousã⁵¹. O caminho de Chocapalhas deve corresponder à afamada estrada da Fonte de D. João. É uma estrada que, segundo a tradição oral, as milícias de D. João I percorreram, juntamente com o rei, até à localidade que é hoje a Fonte de D. João, antes da batalha de Aljubarrota. Paralela à estrada das Avesadas seguia uma azinhaga ou caminho para Santa Cruz (A.M.T., 77: 118; 133), que surge referida desde 1470 (A.M.T., 74: 138), de onde partia um caminho para o outeiro da Bexiga (A.M.T., 77: 108v; 110v; 113).

Bacelos (A.M.T., 77: 112; 125) e Alvito (A.M.T., 77: 109; 114v; 74: 138), que ficavam próximos de Barrifalcão, também eram servidos por caminhos que partiam ou faziam parte do de Barrifalcão (A.M.T., 77: 133). A estrada velha para Coimbra passava muito provavelmente por estes locais. O caminho para Bacelos servia ainda o Vale do Porteiro.

No limite este do termo, em São Gião, localizado na freguesia da Serra, havia um “*caminho até à lameira do poço do Vale do Gião*” (A.M.T., 77: 46). Muitos destes pequenos caminhos e azinhagas dirigem-se para propriedades agrícolas, poços ou até ovelheiras (A.M.T., 77: 50v).

Da zona de Pias, já no limite nordeste do termo, partia um caminho do Alqueidão para a Portela de Miranova (A.M.T., 77: 77v e 78) e da Assamassa partia um outro, a norte dos Linhões, que ia para a igreja dos Casais e para a Soianda (A.M.T., 77: 70v). O radical “massa”, de origem árabe, aponta precisamente para um eixo viário antigo (Mantas, 1990: 223; 1992:35).

Como já escrevemos anteriormente, para a igreja de S. Pedro da Beberriqueira, uma tendência que alguns destes caminhos apresentam é a sua localização ou passagem por igrejas. A ermida e igreja de Santa Maria do Monte também tinham o seu próprio caminho que subia uma ladeira (A.M.T., 77: 107; OC/CT 52: 64) e as cercava de poente a sul. Do Cabeço da Moura, junto ao Tejo, partia um caminho que ia para a igreja das Olalhas (A.M.T., 77: 75v e 76). Esta localidade era ainda servida por outro caminho

⁵¹ Vide 5.2.1.5 e 5.2.2.2.5.

(A.M.T., 77: 13v; 15). A informação que este códice presta é esclarecedora do que acontecia depois a muitos destes caminhos, quando se escreve que ele era então usado para ir para outras partes sem ser para Olalhas (A.M.T., 77: 15), ou seja, a sua ramificação ou desdobramento em outros tantos⁵².

Existiam certas propriedades e casais que também tinham os seus próprios caminhos, tal como atestámos: na menção relativa a um casal do Vale das Sovelas, situado em Casais (A.M.T., 77: 45v); na referência a um caminho do concelho que ia para uma horta de Martim Álvares, morador na Assamassa (A.M.T., 77: 71); ou a alusão a uma estrada do Marmeleiro que passava por um casal de Pedro da Costa (A.M.T., 77: 44v). Nestes casos tratar-se-ão muito provavelmente de caminhos privados.

5.1.2.3 – Pontes

As referências escritas que temos a pontes nos códices consultados são em muito menor número que aqueles para os vários caminhos que enunciámos. Contudo são importantes para a metodologia de datação *post quem* que temos aplicado. No códice 77 temos alusão às seguintes pontes: ponte de Beselga (A.M.T., 77: 6; 82v; OC/CT 52: 65); ponte de Paio em Vila Verde Grande (A.M.T., 77: 73); ponte dos Oleiros (A.M.T., 77: 128; A.M.T., 74: 141v); e a ponte de Peniche (A.M.T., 77: 129).

Das pontes enunciadas não encontramos vestígios das duas primeiras. Estas pontes que não chegaram até nós podem ter sido destruídas por agentes naturais, como cheias ou inundações, ou terem sido construídas em madeira. A existência deste tipo de estruturas em madeira é atestada na Crónica de D. João I: “...*sahiram os da villa* [de Alenquer] *para desfazer e cortar uma ponte de grossos paus que passava pela cava da barreira, por onde antes provaram de poerem o fogo*” (CRON. JOÃO I, III, CLXVII: 125). A tradição da construção de pontes em madeira, muitas vezes com fins de estratégia militar, remonta a Época Romana.

⁵² Isto poderia também acontecer com vias de maior importância conforme verificado por Franck Imberdis (1939: 412-413). Esta multiplicidade de caminhos, às vezes paralelos e alternativos, nem sempre é enfatizado pelos autores que consultámos como sendo característico das vias utilizadas na Idade Média.

5.1.3 – Síntese dos dados da documentação escrita

Reservámos este espaço que remata a parte documental do nosso estudo para apresentarmos uma síntese dos dados que resultaram desta exposição.

As vias ganham uma especial importância com os primeiros forais na consolidação do reino português. Durante a Alta Idade Média ter-se-á continuado a utilizar as vias romanas. A partir da Baixa Idade Média elas marcam os *limes* dos territórios doados a ordens religiosas e militares. Nestes forais apenas são mencionadas as vias principais usadas no momento da escrita tais como a estrada que ia para o Mosteiro da Murta, a estrada de Penela que passava pela Asseiceira ou a estrada de Coimbra. Esta última é muito mencionada desde o século XII ao século XV. Deve corresponder à estrada construída em Época Romana e a sua utilização manteve-se durante toda a Idade Média. Contudo, no século XV, foi construída uma nova estrada que toma o nome da antiga, estrada de Coimbra ou coimbrã, passando a antiga a ser mais usada como um caminho de atalho para a nova.

O sistema viário medieval em Tomar era bastante complexo e estava muito bem organizado (mapa 19 do anexo cartográfico). No códice 77 temos toda uma série de trajetos que demonstram que o centro, Tomar, estava muito bem interligado com os arrabaldes, aldeias e zonas agrícolas. Por sua vez as aldeias e o campo estavam de igual modo interligados. Isto permitia uma rápida e eficaz movimentação e afluência de bens, pessoas e comércio.

Tomar encontrava-se ligado por meio de estradas transregionais aos termos e concelhos vizinhos. Para além das estradas para Coimbra ainda existiam outras como a estrada de Torres Novas para Tomar, de fundação romana, que se bifurcava antes de aí chegar dando a opção ao viandante de passar ou não pela vila. Quem quisesse partir de Tomar para Santarém, sem passar por Torres Novas, tomava a estrada de Santarém que passava pela Golegã. Também tínhamos a estrada de Ourém, para quem aí desejasse ir, que teria um ramal para Leiria.

As estradas regionais, caminhos e azinhagas faziam a ligação do centro com o campo e outros aglomerados populacionais localizados na periferia e nos limites do termo como observámos na estrada da Pedreira, estrada da Póvoa ou na estrada das Avessadas que depois se desdobrava em múltiplos caminhos em direção a este.

É possível que algumas destas estradas já existissem no século XII se não no foral de Tomar nunca se faria alusão, no plural, à existência de “*estradas pubricas*”. O foral indica, aliás, que existiam apropriações indevidas dos seus troços. A par das estradas públicas existiam caminhos privados como sugere o próprio foral e alguns caminhos que identificámos e que passavam por casais ou hortas de particulares.

Com este estudo documental conseguimos traçar algumas características das vias frequentadas na Idade Média. Note-se que muitas delas passam por albergarias ou estalagens e edifícios religiosos, como igrejas ou mosteiros, ou até cruzeiros. De facto, elas podem diferenciar-se das romanas por esta nova orientação e preocupação, passando perto de centros e de templos religiosos inseridos em itinerários de peregrinação. Desdobram-se e ramificam-se em outras estradas ou caminhos como vimos no caminho para Olalhas que passou a servir outros sítios. Elas fornecem ao viandante uma maior alternância e opção no trajeto a seguir, ao invés das romanas que se preocupavam mais entre a ligação dos principais centros urbanos do império, o que não refuta a existência de caminhos vicinais. Contudo estes seriam em muito maior número em Época Medieval. As estradas romanas, quando passavam perto de centros urbanos em crescimento, transformar-se-iam em ruas principais a exemplo do que aconteceu com a estrada que passava pela atual ponte da Vila ou de D. Manuel I.

O traçado das vias podia servir como limite divisório de propriedades ou herdades. Vimos o caso de uma azinhaga que servia a Fonte do Cavaco e que passou a ter essa função. Elas estavam em constante mutação de propósito ou trajeto e até de acesso. Aquelas mais rudimentares, em terra batida, seriam naturalmente as mais modificadas até porque seriam as mais atingidas em épocas de intensa chuva ou de inundações.

5.2 – Os dados da Arqueologia

5.2.1 – As vias e pontes de fundação romana

Iniciaremos a exposição dos dados arqueológicos das vias e pontes de fundação romana com o traçado da via XVI, desde os primeiros autores que a tentaram traçar até ao presente momento em que apresentamos os dados obtidos no trabalho de campo. De seguida tentaremos determinar o seu trajeto provável com base nas hipóteses propostas por alguns autores que se complementam com a informação dos marcos miliários. Por último apresentamos as pontes romanas que identificámos no espaço investigado e o seu devido estudo.

5.2.1.1 – O trajeto da via XVI (*Scallabis-Sellivm-Conimbriga*)

Como demonstrámos anteriormente, até meados do século XV apenas uma estrada era usada para chegar a Coimbra, tratava-se da velha estrada romana.

Vieira Guimarães foi o primeiro a tentar identificar a via XVI no concelho de Tomar. Fê-la passar pela parte oriental através de: Atalaia, Asseiceira, *Sellivm* (pela ponte dos Oleiros ou Ferrarias), Calçadas, Feixo, Ceras, Portela de Vila Verde e Rego da Murta (1927: 13-27). Este traçado resulta da conjugação de topónimos e microtopónimos, que o autor relacionou com calçadas, e da existência de uma via e de uma ponte em Ceras, cuja fundação remeteu para Época Romana. Também Amorim Rosa fez passar a via por idêntico trajeto, mas acrescenta um novo dado referindo que na Capela de S. Brás a via bifurcaria em dois caminhos: um que se direcciona para a Abadia e o outro para Ceras (1960: 34-35).

Já Costa Veiga (1943: 11-12) e Mário Saa (1956: 218-219) fizeram passar a via pela parte ocidental do concelho. O primeiro autor apresenta três hipóteses para o seu traçado, apontando como o mais provável o que passaria pelo Rabaçal, Alvorge, Ancião, de seguida desceria a margem esquerda do Nabão até abaixo da Botelha, atravessaria para a margem direita do rio nesta parte e cruzaria a ribeira de Ceiça nos arredores de Chão de Maças. Seguiria depois na margem esquerda da Beselga,

atravessando esta linha de água junto ao Porto da Laje ou nas suas imediações. O restante trajeto passaria por Paialvo, Lamarosa (ou Venda de Peralva), Golegã e Vale de Figueira. O segundo autor defendeu que esta via passava por Chão de Couço, Maças do Caminho ou Maçanicas, Alvaiázere, Venda da Cruz, Marques, Botelha, Formigais, Chão de Maças, Várzea de Alboritél, Fungalvaz, Beselga de Cima (Assentiz), Mata de Torres Novas, etc.

No estudo de João Alvim (1954: 90-91) realizado com base em documentos modernos, sobretudo de inícios do século XVIII, que aludem a uma estrada real, é proposto que existiria uma estrada medieval ligando Santarém a Coimbra, e que passaria por Porto da Laje, Igreja de S. Silvestre da Beselga, Portela do Vale dos Ovos, Vale dos Ovos, Alcochete, Chão de Maças, Rio de Couros, etc. O autor nunca associa esta estrada, que apelida de antiga, com a via XVI. No seu entender esta teria uma fundação medieval, todavia é de referir que o seu trajeto é em tudo idêntico ao de Mário Saa.

Poderá esta via, que os três autores *supra* citados mencionam, ter realmente existido? Carvalho da Costa atesta que a “...*Igreja Matriz de S. Silvestre está na estrada que vay de Coimbra para Lisboa...*” (1706: 174). Junto à igreja foram identificados vestígios de mosaicos de uma *villa* romana (Oleiro, 1959: 123-125) o que reforça a hipótese da existência de uma estrada romana que se apartava da via XVI perto da Madalena e que seguia de perto o rio de Chão de Maças. É bastante possível que esta via corresponda à estrada de Ourém, que partia da de Torres Novas⁵³, e a construção do respetivo ramal para Coimbra deve datar de Idade Moderna. Nunca antes de 1706 existe alusão a uma estrada que vai de Coimbra para Lisboa e que passe no limite ocidental do concelho. Repare-se que Rui de Pina refere que em 1321 o futuro Afonso IV saiu de Coimbra para ir a Leiria mas com “...*fama de yr ha Lixboa*” (Pina, 1977: 291) o que sugere que existia uma estrada para Leiria que se apartava da estrada Coimbra – Lisboa ou em Santarém ou em Tomar⁵⁴ ou entre ambas. Este trajeto não descarta a hipótese de ter tomado a estrada que de Coimbra ia até Lisboa e passava por Leiria⁵⁵. Pela *villa* de S. Silvestre da Beselga teria que passar uma via mas na realidade

⁵³ Vide 5.1.2.1.

⁵⁴ Vide também o trajeto Leiria-Santarém que D. Duarte fez aquando as cortes de Santarém de 1433 (Pina, 1977: 503-504) e o trajeto Tomar-Mosteiro da Batalha-Torres Novas que D. Afonso V faz em 1438 (Pina, 1977: 593-597).

⁵⁵ António de Oliveira Marques (1996: 487) escreve que esta estrada, construída após a construção do castelo de Leiria, seguiria por Pombal, Leiria, Alcobaça e Óbidos confluindo depois para Lisboa. Esteve

ainda não existe evidência arqueológica dela. Pode ser esta a “...*stratam per portum de Ourens (...) quomodo uadit per sumitatem de Beselga...*” que aparece na doação de Ceras? Cremos que sim, até porque a estrada corresponderia ao que sempre foram os limites ocidentais entre os termos de Ourém/Leiria e Tomar (Alvim, 1954: 86).

No capítulo anterior⁵⁶ demonstrámos que o troço Torres Novas-Tomar desta estrada romana continuou a ser usada na Idade Média, adquirindo o nome de estrada de Torres. Identificámos um troço da mesma à saída de Torres Novas, junto da Quinta da Torre de Santo António. Uma proposta do seu trajeto é apresentada nas figuras 2 e 3 do anexo fotográfico. Para sudoeste a via passava pela *villa Cardillivm*. Para nordeste o seu trajeto é um pouco mais problemático pois perde-se numa estrada alcatroada perto de Gateiras.

Maria Mêndia de Castro foi quem descobriu esta via mas datou-a da Idade Média e nunca a associou com a estrada de Torres que figura na documentação (1973: 72-95). Refere que após Gateiras ela pode ser encontrada, na forma de um vale de profunda erosão, próximo à estrada Torres Novas-Lamarosa e junto ao cruzamento com o caminho que dá para a quinta da Barroca (1973: 93). Depois do caminho de acesso a essa quinta toma a direção de Caseiros, onde se estreita, reaparecendo junto ao cemitério local, onde se perde o seu rasto (1973: 93; Batata, 1992: 50). Os testemunhos orais recolhidos por esta autora apontam para que a estrada descesse ao vale e se dirigisse para a Bexiga, onde existem vestígios de habitações romanas (1973: 95). Daqui, aponta para que a estrada seguisse para norte, passando perto de Carrazede e Paialvo, onde atravessava a ponte do Ramil em direção a Tomar (*ibidem*).

Carlos Batata (1997:97) coloca a hipótese de a via se dirigir à Lamarosa, Carrazede (onde existe um casal romano), Delongo e Santos Mártires. No Delongo bifurcar-se-ia em dois troços. Um deles dirigia-se para a ponte dos Oleiros passando por Casais da Capela (*ibidem*). Deste troço partia também uma ramificação para a Várzea Grande, através da calçada do Piolhinho, que depois se dirigia para a ponte Velha (*ibidem*). A partir desta ponte, virando à direita e passando pela Corredoura, chegava-se a *Sellivm* e, se seguisse em frente, a S. Gregório (*ibidem*). O outro troço que partia do Delongo passava por Paialvo, Beselga, Fungalvaz, Castro de Fungalvaz, Furadouro,

interrompida entre Gaia e Coimbra fazendo-se o seu percurso por Viseu e Castro Daire. Já Vasco Mantas e Jorge de Alarcão (Alarcão, 1992: 12; 2002: 89 e 106; Mantas, 1985: 160; 1992: 34) pensam que esta estrada é de fundação romana (*vide* 4.2.1.2).

⁵⁶ *Vide* 5.1.2.1.

Chão de Maçãs (onde recebia uma via que vinha de Tomar) e Estremadouro (*ibidem*). As hipóteses de ambos os autores coincidem até à zona da Lamarosa.

Vasco Mantas faz passar a via por *villa Cardillivm*, Árgea e Curvaceiras⁵⁷ em direção a Tomar, onde atravessaria o Nabão, nas proximidades da desaparecida capela de S. Gião, onde ainda se localiza a ponte dos Oleiros (1992: 34). O autor fez este traçado hipotético baseando-se num percurso retilíneo sugerido pela distância que vem no itinerário de Antonino Pio.

Confirmámos a passagem da via XVI por Paialvo. Na Rua da Via Romana, que dá para a ponte do Ramil, na extremidade sudoeste, agora cortada por uma linha ferroviária, foi encontrado um troço de uma via romana⁵⁸. A sua descoberta e escavação foi da responsabilidade da C.E.I.P.H.A.R. e ocorreu no âmbito das obras de modernização da linha ferroviária do norte pela REFER. (Caron, 2004).

Com base em informações de um arqueólogo que esteve na escavação, José Gomes, do Centro de Interpretação Arqueológica de Vila Nova da Barquinha, conseguimos determinar o trajeto real da via desde a Rua da Via Romana até à igreja da Madalena (figura 3 do anexo fotográfico). Depois seguiria pela rua principal que atravessa a localidade, a Rua da Calçada, até Tomar. Fizemos este trajeto e os poucos indícios que apontam para que ali passasse a via resumem-se a uma série de blocos de calcário que se encontram derrubados no leito da ribeira da Beselga onde está uma ponte recente e cuja construção pode ter destruído uma anterior. O arqueólogo, invocando a memória que tinha da via quando ainda era visível, relatou-nos que a mesma passava em frente à atual igreja da Madalena e que se costumava dizer que os carroceiros faziam paradeiro em São Caetano e Paialvo. O troço da estrada Torres Novas-Tomar é mais conhecido localmente por estrada real.

Entre o local em que foi identificada a via e a estrada de Torres distam aproximadamente 8,5 km. Segundo a orientação dos dois troços identificados a via passaria por Lamarosa, Carrazede e Vila Nova. Abundam os vestígios de ocupação romana neste espaço com uma intensa concentração de *villae* (Curvaceiras, Vila Nova, Carrazede, Delongo, Bexiga, S. Cristóvão, Santa Catarina, Casal das Abadessas e Casal Martinho). Algures no trajeto que apontámos a via bifurcar-se-ia para fazer as travessias sobre a ponte dos Oleiros e a ponte da Vila ou de D. Manuel I.

⁵⁷ Este topónimo sugere uma curva pronunciada de um trajeto (Ferreira Priegue, 1988: 29).

⁵⁸ Vide 5.2.2.1.1.3.

O traçado hipotético da via XVI de *Sellivm* para *Conimbriga* é ainda mais problemático porque só dispomos de vestígios arqueológicos a partir de Ceras. Vasco Mantas diz que a via seguiria por Calçadas, Venda Nova, Alviobeira, Ceras, S. Saturnino, Rego da Murta, Pussos e que continuaria por Chão de Couce (1992: 34). Refere ainda que um trajeto paralelo passaria na margem direita do Nabão em direção a Ansião (*ibidem*). Já para Jorge de Alarcão a via iria direita ao Castelo de Porto Velho e passaria a oeste da Serra de Alvaiázere, acompanhando o curso do Nabão (1992: 12; 1999: 107-111). Podia igualmente existir uma via alternativa pelo lado nascente dessa Serra (*ibidem*). Mêndia de Castro (1973: 78-95) e Vieira Guimarães (1927: 16-19) fazem passar a via desde Calçadas até Ceras e Vila Verde.

Todos os autores *supra* citados confirmam que a via XVI passaria por Ceras. Esta constatação unânime deve-se à ocupação romana de um castro (denominado *castrum caesaris*) aí localizado e à identificação por Vieira Guimarães (1927: 22 e 31) de um marco cilíndrico em calcário (figura 20 do anexo fotográfico). Este estaria enterrado na margem de um caminho calcetado que passava pela ponte de Ceras e teria sido marco territorial que dividia os concelhos de Tomar e Ferreira do Zêzere. Atualmente este marco, possível miliário, tem paradeiro desconhecido. A ponte de Ceras, conforme veremos, é medieval e não parece assentar sobre qualquer estrutura anterior.

Já da via apenas se conservam imagens fotográficas antigas (figura 60 do anexo fotográfico). Através das mesmas é possível verificar que apresentaria uma arquitetura e um sistema construtivo muito semelhante à da via da Quinta da Torre de Santo António que, como já referimos, tem uma cronologia romana. Esta disparidade cronológica entre ambas as estruturas leva-nos a supor uma de duas hipóteses: ou a ponte romana anexa à via foi completamente destruída, sendo construída no seu lugar uma estrutura completamente nova na Idade Média; ou que houve uma ligeira alteração no trajeto da via para que pudesse passar por esta ponte de fundação medieval.

5.2.1.2 – Os marcos miliários e outros trajetos possíveis

Vários são os autores que mencionam nos seus trabalhos os marcos miliários encontrados na região de Tomar. De entre esses trabalhos destacamos, por ser o mais

sistemático, o de Vasco Mantas (1992). Nos parágrafos que se seguem apresentaremos sumariamente os miliários conhecidos. A partir dos locais em que foram encontrados tentaremos fazer algumas leituras no que concerne ao traçado de outras vias romanas para além da via XVI.

O conhecido miliário de Santos Mártires (figura 21 do anexo fotográfico), apelidado de marco de S. Cristóvão⁵⁹, foi encontrado numa edícula arruinada construída no século XVII no Casal dos Santos Mártires (freguesia da Madalena). Foi esculpido em calcário, apresenta uma forma semicilíndrica e uma base quadrangular. Não se encontra na sua posição original. Contudo não estará muito afastado dela, a julgar pelos relatos de Rodrigo da Cunha (1642: 32-32v) e de Jorge Cardoso (1652: 457; 1666: 762 e 763) do regresso milagroso desta pedra juntamente com uma outra que se encontrava em Delongo, perto de Vila Nova. Esta última estava relacionada com Santa Catarina e deve corresponder igualmente a um miliário. Como bem apontou Vasco Mantas, a distância entre ambas as localidades é de 1500 metros o que corresponde a uma milha romana (1992: 44).

Não há qualquer informação sobre o paradeiro do miliário de Santa Catarina. Já o de Santos Mártires deve ter sido deslocado da sua posição de origem, quando em 1660, se construiu a fonte que lhe está anexa. Tanto o marco como a fonte estão associados às lendas dos Santos Mártires. Acreditava-se que raspando o marco de forma a obter o pó de pedra se podia curar o corpo de enfermidades. Esta prática levou a que a inscrição do miliário seja atualmente impercetível. Não obstante, os dois marcos atestam a passagem da via XVI nas proximidades de Delongo e de Santa Catarina.

Em 1856 foi descoberto na Cerrada João do Coito⁶⁰ (Rosa, 1940b: 175, 234, 263), na margem esquerda do Nabão (freguesia de Santa Maria do Olival), dois outros marcos miliários. Estes encontram-se presentemente se no Museu Arqueológico do Carmo, em Lisboa (figura 22 do anexo fotográfico). Ambos são esculpidos em calcário e preservam ainda a inscrição. A publicação da autoria de Vasco Mantas (1992: 37 a 42) aponta as seguintes leituras:

⁵⁹ Note-se que à ponte dos Oleiros também lhe estava associada uma estátua conhecida pela estátua de S. Cristóvão (*vide* 5.2.1.3).

⁶⁰ Este terreno corresponde ao aglomerado urbano circunscrito a norte pela rua de S. Braz, a sul pelo cemitério, a nascente pelo Ribeiro Salgado e a oeste pela rua de Santa Iria.

IMP(eratori) C[A]ES(ari) M(arco) CLAV/DIO. TACI[T]O. PIO/FEL(ici)
INVICTO AV[G(usto)]/ [PO]N[T(ifici) MAX(imo) TRIB(unicia)]/ [P]OTEST(ate)
[...]/ [...] [PROC]O(n)[S(uli)].

Tradução: Ao imperador César Marco Cláudio Tácito, Pio, Feliz, Invicto, Augusto, pontífice máximo, revestido do poder tribúncio (...) procônsul.

No outro lê-se: IMP(erator) CAESA(R)/ MARC(us) AVRELIVS/ VALERIVS/
MAXSIMIANVS/ INVICT(us) AVG(ustus)/ PONTIF(ex) MAX(imus)/ TRIB(unicia)
POT(estate) V(III)/ CONS(ul) IIII PAT(er)/ PATR(iae) (P)ro/ 10 CON(SVL)/ M(ília)
P(assum) (...).

Tradução: O imperador César Marco Aurélio Valério Maximiano, Invicto, Augusto, pontífice máximo, revestido do poder tribúncio pela oitava vez, Pai da Pátria, procônsul (...) milhas.

O primeiro, da Época de Tácito, está datado de 275 e o segundo, de Maximiano, de finais do século III. Devido ao pequeno espaço que este último denota para gravar o numeral, Vasco Mantas defende que deveria estar localizado na primeira milha do troço *Sellivm – Conimbriga* (Mantas, 1989: 41). Ambos os marcos atestam a passagem da via XVI por Tomar e pela ponte da Vila ou de D. Manuel I.

Em Tomar foi exumado mais um marco miliário, identificado na Rua Everard. Pouco se sabe sobre o mesmo, uma vez que a informação contida na base de dados Endovélico refere-se a uma notícia de jornal. Nesta relatava-se que o marco havia sido enterrado no sítio em que foi encontrado por “*falta de interesse*”⁶¹. Provavelmente não teria qualquer inscrição.

Foi recolhido em 1876 junto à margem direita do rio Zêzere, no sítio de Martinelo, freguesia de Águas Belas, concelho de Ferreira do Zêzere, um fragmento de um marco miliário em calcário. Á semelhança do que aconteceu com os miliários devotos aos Santos Mártires, também este era alvo de idêntico culto mas dedicado a S. Silvestre (Brandão, 1883: 479). Atualmente encontra-se no Museu Arqueológico de Santarém. Não apresenta vestígios de inscrição. Vasco Mantas (1990: 228; 1992: 44-45)

⁶¹ Esta informação encontra-se disponível na base de dados Endovélico, código nacional de sítio 1947: <http://arqueologia.igespar.pt/index.php?sid=sitios.resultados&subsid=48412>, consultada a 08-05-12.

considera que o mesmo faria parte do trajeto *Conimbriga – Ad Fraxinum* (que ainda não se conseguiu localizar) e refere que a estrada passava o Tejo na Amieira, seguindo por Evendos, Chão de Codes, Amêndia, Vila de Rei, Alcamim, Martinelo, Porto da Romã, Carril e Rego da Murta, onde entroncava com a via XVI. De facto, recolhemos alguns testemunhos orais referentes à passagem de uma via romana a partir de Porto da Romã. A atual Rua da Batalha dos Romanos (figura 4 do anexo fotográfico), hoje alcatroada, é apontada por habitantes locais como correspondendo a um troço dela. Salette da Ponte (1995: 306) também recolheu testemunhos orais da via no Porto da Romã, chegando a identificar um troço seu nessa localidade que não conseguimos detetar.

A juntar a estes seis miliários devemos acrescentar o possível miliário de Ceras, já referido *supra*. Todos eles, com exceção do de Martinelo, colocam a via XVI no topo da hierarquia das vias romanas, no grupo das *viae publicae* e das *viae militares*. Já a via de Martinelo faria parte do grupo das *viae vicinales* e devia entroncar na via *Olisipo-Emerita* (Mantas, 1992: 34).

Passamos de seguida a enunciar outros trajetos de vias romanas, para além dos que já apontámos, com base em alguns dos autores que consultámos e nas evidências que apresentam.

Mário Saa (1956: 236) e Vasco Mantas (1992: 34) referem que a ligação direta de *Sellivm* com o Tejo poderia fazer-se através de uma estrada que acompanharia a margem esquerda do rio Nabão por Cardais, onde existem umas ruínas romanas (Alarcão, 1983: 88) e por Santa Cita, junto à foz da ribeira da Beselga, onde passava para a margem direita do rio. Para Vasco Mantas antes de chegar aí a estrada passava ainda por Roda Pequena. Ao passar o rio entroncaria na variante setentrional da via *Olisipo-Emerita* (Mantas, 1992: 34). Já para Mário Saa a estrada bifurcar-se-ia, após passar a margem do rio Nabão: um ramo ia para a Atalaia⁶²; e o outro, que era a continuação da via imperial romana, ia para Tancos passando pela Asseiceira. Nesse trajeto viu ele, a uma milha de Tancos, uma coluna em granito que associou a um miliário (1954: 237-238). Carlos Batata (1997: 96) acha que a via de ligação de Tomar a Tancos pode ter sido uma via romana que ligava *Sellivm* a *Aritivm Vetvs* que localizaria

⁶² Estrada que considera ser a medieval de Penela associando Vale Feijão com a Alfeijândoa da doação régia de 1169.

em Abrantes. Jorge de Alarcão (2002: 99) também sustenta a hipótese desta ligação mas, faz corresponder Abrantes atual a *Tubucci*⁶³.

A ligação com *Collipo* e Soure que Jorge de Alarcão e Vasco Mantas defendem seria possível através de dois itinerários. O mais importante era o meridional que passava por Madalena, Beselga, Alburitel e Ourém (Alarcão, 1992: 12; 2002: 89 e 106; Mantas, 1985: 160; 1992: 34). O outro era uma via setentrional que partia da variante da via *Olisipo-Bracara*, estabelecida ao longo da margem direita do Nabão. Tinha o seu início no castro romanizado de Formigais e passava por Rio de Couro, Caxarias e Olival (Mantas, 1992: 34-35). Jorge de Alarcão afirma que a ligação com *Collipo* poderia ainda ser feita por uma estrada que partisse para ocidente desde o Castelo de Porto Velho (Alarcão, 1992: 12).

Fernando de Almeida escreveu que da via XVI derivaria ainda uma via romana que se dirigiria para a Egitânia⁶⁴, passando por Vila de Rei, confluência do Codes com o Zêzere, atravessando o rio Zêzere no Porto de Cains e seguindo pelo Vale da Idanha até *Sellivm* (1956: 30). Vasco Mantas, com base na toponímia, defende ainda que esta via passaria por Assamassa e Casal da Estrada (Mantas, 1992: 35).

Sublinhamos que os trajetos apontados pelos autores são apenas meras hipóteses porque carecem de mais evidências arqueológicas, nomeadamente, das próprias vias.

Para além da via vicinal que passava por Martinelo, descobrimos, através de pontes de fundação romana, vestígios de duas outras vias. Uma delas passaria pela ponte de Chocapalhas. Esta estrada partia da via XVI e certamente serviu a parte este ou nordeste da *civitas*, tal como sugeriu Amorim Rosa (1960: 34-35). Devido à parca identificação de sítios arqueológicos romanos ou de evidências desse período nessa parte do concelho é, de momento, impossível fazer o seu traçado hipotético. O *castrum* romanizado das Barreiras é a única exceção. Todavia, devido ao facto de não ter sido ainda estudado pouco se pode aferir da natureza e cronologias dos vestígios ali localizados. A outra via passaria pela ponte do Ramil. Também esta via vicinal partia da via XVI, servindo a parte sul da *civitas*. Cremos que se juntasse à via XVI a partir da ponte dos Oleiros.

⁶³ A identificação geográfica de *Tubucci* é problemática. Salette da Ponte (2007: 6) coloca-a perto de Alvega e Vasco Mantas (1990: 224) pensa que se poderia situar perto do Tramagal.

⁶⁴ Chamada “*viam de Egitania*” segundo um documento de 1199 (Almeida, 1956: 299-301).

5.2.1.3 - Ponte dos Oleiros ou das Ferrarias

A ponte dos Oleiros (mapa 3 do anexo cartográfico e figuras 5, 23 e 24 do anexo fotográfico), atualmente designada por ponte das Ferrarias, está localizada na entrada sul de Tomar. Fica entre São Lourenço, na margem esquerda do Nabão, e Marmelais, na direita. Estava situada entre a estrada de Santarém e a dos Marmelais e era usada para quem desejava ladear a vila de Tomar por sul. Surge referida documentalmente desde 1470 (A.M.T., 74: 141v).

Encontra-se bastante destruída o que impossibilita uma descrição completa de como terá sido. Quando Vieira Guimarães a visitou já se encontrava num avançado estado de ruína, porém ainda era possível ver os restos de um pequeno arco localizado no lado poente. Foi esta observação que levou o autor a considerá-la como uma ponte de dorso de burro (ou de tabuleiro em cavalete), pois estimou que a ponte deveria ter outros dois arcos maiores no centro que dariam vazão ao caudal do rio (Guimarães, 1927: 14). Esta estrutura apresenta quatro metros de largura e teria três arcos, cada um com um pouco mais de um metro de largura (Batata, 1997: 238). Foi construída segundo a técnica de cantaria, em *opus quadratum* com silhares quadrangulares de calcário bem talhados e afeixoados.

Nesta ponte e na ponte da Vila ou de D. Manuel I esteve colocada uma estátua, conhecida por estátua de S. Cristóvão, que hoje se encontra no Claustro da Lavagem do Convento de Cristo. Esta é, segundo Carlos Veloso (1992), de cronologia romana. No século XVI a ponte passou a servir como açude para uma fábrica de fundição de metais mandada construir por D. Manuel I o que deu origem ao nome pelo qual é atualmente conhecida. Os seus verdadeiros arcos devem ter sido então entaipados, e daí a sua diminuta largura. Não se conhece nada da sua planta a não ser uma levada que foi aberta na ponte.

Esta estrutura apresenta traços típicos da arquitetura romana, principalmente visíveis no recurso à regular cantaria de boa feitura. Os quatro metros de largura que apresenta é uma medida quase padrão na arquitetura de pontes e vias romanas conforme

vimos no capítulo 4⁶⁵. A sua cronologia fundacional surge reforçada pelo facto de um dos desdobramentos da via romana XVI a atravessar.

5.2.1.4 - Ponte Velha, ponte da Vila ou ponte de D. Manuel

Esta estrutura une as duas margens do rio Nabão (Santa Iria e Corredoura). Localiza-se a pouco mais de um quilómetro a norte da ponte dos Oleiros (mapa 3 do anexo cartográfico). Separava a vila murada da igreja de Santa Maria do Olival e por ela transitavam quem a elas quisesse aceder.

É composta por um tabuleiro horizontal descontínuo⁶⁶ com seis arcos e cinco olhais encontrando-se, entre ambos, os corta-mares (figura 25 do anexo fotográfico). Os olhais e os corta-mares assentam diretamente num pegão em forma de espigão triangular para reforçar a construção e fazer com que a corrente forte do rio passe pelos vãos dos arcos sem embater nos alicerces. A ponte foi alvo de profundas reparações, restauros e adaptações realizadas entre o século XVI, tempo de D. Manuel, e 1940 (Ponte, 1995: 303). Da reparação que se fez em Época Manuelina permanecem alguns elementos arquitetónicos. Na extremidade este encontra-se um bloco de calcário trabalhado, de perfil semitriangular, com dois rolos cilíndricos de volutas e duas folhas de acanto tipicamente maneirista (figura 26 do anexo fotográfico). Mais tarde a ponte é restaurada às custas da Ordem, durante a administração de D. Beatriz de Portugal, duquesa de Viseu, devido à menoridade do seu filho, o duque D. Diogo de Viseu (Rosa, 1971: 43). Em 1550 foi destruída por uma forte cheia e reedificada com contributo das populações da comarca (Rosa, 1971: 303).

Apesar das várias reparações a que foi sujeita conserva ainda a sua arquitetura romana em sintonia com o plano ortogonal do núcleo urbano da capital de *civitas* de *Sellivm* (Batata, 1997: 89). No prolongamento desta ponte foram descobertos o assento viário fixado pelo imperador Augusto e os dois marcos miliários epigrafados na Cerrada João do Coito.

⁶⁵ Vide 4.5.2.1.

⁶⁶ Tabuleiro de uma ponte cujo perfil longitudinal é horizontal mas descontínuo por obliquidades longitudinais formando uma inclinação do eixo viário (rampa) nas suas extremidades.

5.2.1.5 - Ponte de Chocapalhas

Encontra-se localizada no vale de Chocapalhas, recortado pela ribeira da Lousã sobre a qual faz travessia, entre as freguesias da Junceira (Carril) e de Santa Maria dos Olivais (Casal do Alecrim). Dista sensivelmente a meio quilómetro sudeste da ponte do Casal do Alecrim ou do Casal do Mato e a um quilómetro e meio norte da ponte do Carril (mapa 4 do anexo cartográfico e figura 6 do anexo fotográfico). É composta por três arcos semicirculares, dois corta-mares a montante e pequenos muretes laterais que ladeiam um tabuleiro de tipologia horizontal descontínua (figuras 27 e 28 do anexo fotográfico). Foi construída em calcário e xisto. Tem 27,50m de comprimento por 3,10m de largura (2,20m de largura útil). O arco central tem de altura máxima 4,50m. Os restantes arcos apresentam os seguintes valores de altura e de diâmetro: arco a sudeste 2,40m x 6,34m; arco central 3,65m x 6,65m; arco a sudoeste 2m x 3,30m. Imediatamente ao lado da ponte foi construído um passadiço composto por três grandes blocos calcários que também permite a travessia da ribeira mas cuja cronologia é muito difícil de atribuir.

A ponte denota algumas diferenças a nível dos seus materiais construtivos. A base dos pegões é constituída por grandes blocos retangulares de calcário perfeitamente talhados e aparelhados segundo a técnica do *opus quadratum*. Os arcos também são constituídos por aduelas de calcário muito bem trabalhadas. Já os paramentos são compostos por blocos de xisto muito irregulares, sendo que o espaçamento entre estes foi preenchido com argamassas.

A diferença que existe nos materiais construtivos aplicados (figura 29 do anexo fotográfico) deve resultar do facto de a ponte assentar numa mais antiga, de fundação romana, da qual apenas restaram os pegões ou o arranque dos pilares, construídos em cantaria de calcário. Note-se que as duas pontes anteriores, que apontamos como sendo romanas, também foram construídas neste material pétreo. Em oposição a área onde se encontra a ponte é uma área de xistos, e por isso as suas fases construtivas pós-romanas usaram este recurso em detrimento do calcário, mais difícil de encontrar nas imediações da ponte. É de notar que a poucos metros a jusante da ponte foi identificada uma barragem romana que foi escavada por Salete da Ponte (2001). Os trabalhos ali desenvolvidos permitiram reconhecer que a barragem havia tido obras de reparação em Período Medieval. É possível que o mesmo tenha ocorrido com a ponte.

Apesar de todos os arcos serem compostos por aduelas em calcário, os dois mais a sudoeste distinguem-se do situado a sudeste pela sua disposição denteada (figuras 1 a 4 do anexo gráfico). Para além disso a própria arquitetura do intradorso do arco sudeste é diferente dos demais, apresentando espaçamentos retangulares entre a cantaria que é preenchida com um ligante diferente. Também é neste preciso arco que se encontram uma série de marcas de canteiro (figuras 5 a 8 do anexo gráfico) enquanto os outros dois não as apresentam.

Na prospeção ao seu interior foram identificados seis “A’s” capitais (um deles invertido), cinco “ℓ” e um possível “T”. O “A” invertido num dos blocos evidencia que estas marcas eram feitas antes da sua colocação na ponte. Nem todos os blocos estão marcados com estas siglas o que pode evidenciar o porquê de alguns canteiros serem pagos à jorna e não terem a necessidade de marcar as suas pedras (Almeida, 2001: 72; Pereira, 1928: 250).

No material que recolhemos nos arredores da estrutura destacamos (figura 9 do anexo gráfico):

1 - um fragmento de uma telha digitada. Espessura média de 1cm. Apresenta quatro digitações feitas em sentido oblíquo. Denota uma cozedura redutora-oxidante de cor cinzenta (10 YR 5/1) e acastanhada (5YR 8/4) respetivamente. Pasta homogénea. Os E.N.P’s são em abundante quantidade e de reduzida dimensão. Possível cronologia medieval;

2 - um fragmento bastante rolado de ânfora com um bordo de orientação extrovertida, espessado externamente. Diâmetro externo de 18,7cm. Apresenta uma cozedura redutora-oxidante de tonalidade cinzenta (5Y 7/1) e laranja (5YR 7/8) respetivamente. Pasta homogénea. E.N.P’s em escassa quantidade e de reduzida dimensão. Possível cronologia romana.

Os materiais cerâmicos que encontrámos parecem comprovar a utilização em Época Romana e Medieval da ponte e evidenciam uma ocupação nos seus arredores onde sabemos ter existido um moinho e um lagar de possível cronologia medieval

(Batata, 1997: 225). Da primeira estrutura previvem uma série de escavações na rocha e alguns muros que poderão ter funcionado como açude (*ibidem*), e da última uma série de buracos de poste bem como um tanque e uma bacia escavados na rocha (*ibidem*).

Esta ponte, juntamente com a de Casal do Alecrim ou do Casal do Mato, está integrada na estrada da Fonte de D. João I (1358-1433) (Batata, 1997: 242-243), o que sugere que era frequentada na Idade Média. A referência documental mais recuada que temos sobre esta estrutura encontra-se no códice 77 (A.M.T., 77: 83v). Ali se refere o caminho de Chocapalhas onde decerto estaria inserida.

A tradição oral local menciona que a ponte existiria em 1385, já que relata que as tropas de D. João I teriam por ali passado a caminho de Aljubarrota. O exército teria parado junto da ponte para se refrescar nas águas da ribeira. A lenda está na base da atribuição do nome da freguesia, Fonte de D. João.

5.2.1.6 – Ponte do Ramil

A ponte do Ramil, que faz a travessia sobre a ribeira da Beselga, está situada um quilómetro a montante do Marmeleiro e da ponte do Marmeleiro (mapa 7 do anexo cartográfico e figura 8 do anexo fotográfico). Segundo um documento de 1854, a ponte atual foi construída sobre uma outra que ali terá existido (AN.M.T., VIII: 158).

Trata-se de uma estrutura bastante extensa, com 49m de comprimento por 4,75m de largura (3,75m de largura útil). É construída em calcário e apresenta guardas ou muretes laterais de 0,5m de largura (figura 30 do anexo fotográfico). O tabuleiro horizontal é contínuo e tem um único arco semicircular situado na parte sudoeste (figura 31 do anexo fotográfico). Apresenta igualmente dois escoadouros retangulares na parte nordeste, que resultam da introdução de um ou dois blocos horizontais, dispostos em sentido longitudinal (figura 32 do anexo fotográfico e 10 do anexo gráfico). Escoadouros deste género aparecem em pontes de arquitetura romana como a ponte de Ronfes em Matosinhos. Por cima de cada escoadouro temos três aduelas que podem indicar que funcionaram outrora como arcos ou como escoadouros abobadados. Os espaços entre os blocos retangulares e as aduelas foram entulhados com pedras.

O arco denota características arquitetónicas góticas como as aduelas duplas, ou constituídas por dois blocos de pedra, e os contrafortes dispostos de cada lado do arco. As aduelas duplas alternam com as aduelas simples, ou de um só bloco. O arco denota uma fiada de blocos calcários, junto ao vão, que formam um bordo interior.

Esta ponte deve ter sido fundada em Época Romana pois bem próxima dela localiza-se a via do mesmo período que foi escavada pela C.E.I.P.H.A.R. (Caron, 2004). Os escoadouros ainda existentes podem datar dessa altura. Na Idade Média poderia estar integrada na estrada do Marmeleiro (A.M.T., 77: 10v).

5.2.2 – As vias e pontes medievais e a organização do território

As páginas que se seguem apresentam os dados resultantes dos nossos trabalhos arqueológicos de prospeção, levantamento e desenho de estruturas viárias de fundação medieval. A única exceção é o complexo viário da estrada de Torres, de cronologia romana, mas que aqui incluímos devido às referências documentais que atestam o seu uso na Idade Média. Começaremos pelas estradas e pontes de importância transregional para depois passarmos às de incidência regional e local.

5.2.2.1 – Estradas e pontes de importância transregional

5.2.2.1.1 – Estrada de Torres

5.2.2.1.1.1 – Via da Quinta da Torre de Santo António

Situa-se a meio quilómetro nordeste de Torres Novas (mapas 5 e 6 do anexo cartográfico e figura 7 do anexo fotográfico). Ladeia a estrada moderna que liga esta cidade à Lamarosa. Aí perto há uma localidade com topónimo bastante sugestivo e, muito provavelmente, indicador da estrutura viária que atestámos, Meia Via.

Encontra-se a sul da Quinta da Torre de Santo António, freguesia de Santiago, agora chamada Quinta do Marquês devido à compra do terreno por um marquês/conde

da Foz, no século XIX (Bicho, 1987, 81; Gonçalves, 1937: 347-349). A construção da torre que deu o nome à quinta data, pelo menos, do século XVII (*ibidem*). Nunca foram feitas escavações no local mas é possível que a torre tivesse existido antes como uma atalaia com funções de vigia e controlo da via. Conseguimos segui-la desde a Rua do Casal Novo, muito perto de Torres Novas e à qual se acede pela E.N. 349, até perto de Gateiras.

Partindo da Rua do Casal Novo, a via está orientada para nordeste. Primeiramente segue nessa direção durante 230m. Dirige-se então para norte ao longo de 150m. Depois faz duas inflexões vezes para nordeste, ambas com a extensão de 120m. Até atingir a cota dos 102m, a via segue em reta, orientada para nordeste, durante cerca de meio quilómetro. Assim que atinge essa cota curva ainda mais para nordeste ao longo de 200m. Seguidamente inflete para sudeste percorrendo 160m. Finalmente vai em reta 160m para nordeste, desembocando, já perto do local em que se perde o seu rasto, numa ponte que permite a travessia da ribeira do Arrepiado. Desde este ponto até Gateiras, para onde se parece dirigir, identificámos um troço que pode ser desta via ou de um ramal dela (figura 33 do anexo fotográfico). Está orientada de sudoeste para nordeste. É cortada por um vale e uma elevação no terreno onde aparecem muitos blocos calcários e telha. Este pequeno troço, que tem 4,90m de largura, está parcialmente destruído pelas raízes de um enorme pinheiro que ali cresceu.

A via encontra-se preservada ao longo de um quilómetro e meio. Foi construída com blocos calcários de média a grande dimensão (figuras 34, 36 e 37 do anexo fotográfico e figura 11 do anexo gráfico). É delimitada de ambos os lados por uma fiada desse tipo de blocos de maior dimensão que constituem as suas margens (figuras 34, 35 e 37 do anexo fotográfico e 12 e 13 do anexo gráfico). Apresenta uma largura constante de 5,50m (figura 35 do anexo fotográfico). Quando chega à ponte estreita para os 3m. Trata-se da mais larga via que registámos nos nossos trabalhos de prospeção. Os blocos maiores das margens chegam a medir de comprimento e largura, 0,41m x 0,25m respetivamente, e a elevar-se 0,10m acima do nível da calçada (figura 37 do anexo fotográfico e figura 12 do anexo gráfico). O desnível entre estes e o atual nível da superfície chega a ser de 0,22m (figura 13 do anexo gráfico). Já as medidas daqueles que constituem a calçada apresentam uma dimensão muito variável devido à sua atual e grande fragmentação. Os que estão melhor conservados têm dimensões entre os 0,15m e

0,20m de largura e os 0,20m de comprimento. Todos os blocos estão muito bem compactados numa camada de terra batida de tonalidade castanha.

A maneira como esta via foi construída indicia a sua fundação em Época Romana. A sua tendência para a retitude está bem patente, principalmente na Rua do Casal Novo onde segue em reta durante meio quilómetro. As suas margens são perfeitamente delineadas. A definição das margens era precisamente um dos primeiros passos no processo construtivo das vias romanas. Escavava-se o solo, para colocação dos blocos que as iam constituir, e só depois se escavava o espaço entre elas para as preencher com as camadas que as compunham. É bombeada ao centro para que as águas das chuvas escorressem para as margens. A largura de 5,50m, que atesta a sua importância, é quase idêntica ao troço que foi escavado em Vila Franca de Xira por João Pimenta e Henrique Mendes (2007: 204), que apresentava uma largura de 5,20m, e que também fazia parte da via XVI. Nos locais onde se encontra mais destruída e nos seus perfis não identificámos qualquer momento de construção anterior.

Nesta via encontram-se ainda alguns fragmentos de cerâmica de cozedura oxidante e de cronologia algo incerta. Algumas pastas alaranjadas assemelham-se às pastas da cerâmica comum romana. À superfície da camada da calçada identificámos um fragmento de um bojo (figura 14 do anexo gráfico) com duas bandas de linhas incisais, uma horizontal, e outra ondulada, decoração característica das cerâmicas da Idade Média (Rodrigues, 1994: 24; Silva e Ribeiro, 2006-2007: 75). Foi cozido em ambiente oxidante denotando uma tonalidade vermelha clara (2.5YR 6/8). A pasta é homogénea com E.N.P's de média dimensão e em rara quantidade. A descoberta desta cerâmica medieval na camada da calçada desta via romana indica que continuou a ser usada durante a Idade Média.

A referência documental mais antiga a esta via é a de uma escritura de escambo entre particulares datada de 1213 (B.N.L., Mss., códice 736 A., fl. 59 *apud* Veiga, 1943: 6). Nesta carta temos referência a uma estrada “*de turribus*” ou de Torres, a propósito das confrontações de certa herdade do “*freiscenal*”, situada “*citra flumen de beselga quomodo diuiditur cum aqua de cerzedo*”. Da leitura do fólio anterior depreende-se que Cerzedo pertencia ao termo de Tomar. Portanto, esta estrada de Torres devia fazer a ligação entre Torres Novas e Tomar.

5.2.2.1.1.2 - Ponte da Ribeira do Arrepiado

Trata-se de uma ponte de um só arco, desprovida de guardas e que permite a travessia da Ribeira do Arrepiado através da estrada de Torres (mapa 5 do anexo cartográfico e figura 38 do anexo fotográfico). Apresenta 9,70m de comprimento por 3,60m de largura. Tem um tabuleiro horizontal contínuo e um arco semicircular, com um diâmetro de 3,50m. Na construção deste foi aplicada a técnica de aparelho *opus testaceum*, ou seja, as aduelas que o compõem são em tijolo cozido. Esta técnica foi bastante recorrente na construção de pontes em Época Tardo Romana (Amorim, 2010: 36). O restante aparelho é em alvenaria de blocos calcários pouco trabalhados e de dimensão variável. No tabuleiro é ainda observável o mesmo tipo de blocos daqueles que compõem a via, sugerindo que ainda se trata do original.

5.2.2.1.1.3 – Vias de Paialvo

As vias foram descobertas e escavadas pela C.E.I.P.H.A.R. na extremidade sudoeste da Rua da Via Romana, em Casal Salgueiro, freguesia de Paialvo, que dá para a ponte do Ramil (mapas 7 e 8 do anexo cartográfico e figura 8 do anexo fotográfico). A rua foi cortada por uma linha ferroviária, no âmbito das obras de modernização da linha do norte realizadas pela REFER.

Num espaço de cinco por quatro metros quadrados foram identificadas quatro estradas ou pisos antes de se intervencionar a via romana. Primeiro foi retirado o alcatrão, sob o qual se encontrava uma estrada provavelmente datada dos anos 70 do século XX. Por baixo desta e de uma espessa camada argilosa apareceu uma estrada lajeada por blocos de calcário que levou Luís Oosterbeck e Laurent Caron a datá-la de finais do século XIX. Não obstante esta atribuição cronológica realizada pelos escavadores, vários argumentos, que de seguida se apresentarão, levam a crer que na verdade esta via é de cronologia medieval.

Segundo o relatório a via era constituída por dois pavimentos distintos (figura 15 do anexo gráfico): um era feito com pequenas pedras de calcário batido; e o outro era lajeado com blocos de calcário (Caron, 2004: 5). Se atentarmos para o registo gráfico

efetuado então (figura 15 do anexo gráfico), observamos que o lajeado se encontra nas margens da via, delimitando-a, e é usado igualmente em fiadas de blocos perpendiculares às das margens, constituindo assim os travões que são uma técnica construtiva característica das vias medievais. Como veremos mais à frente, a via da Soianda possui esta mesma característica⁶⁷.

A via assenta diretamente numa camada argilosa compacta de tonalidade castanha escura sem qualquer outra camada de preparação (Caron, 2004: 8), o que contrasta com a forma de construir da via romana. A datação atribuída de finais do século XIX advém da descoberta de dez cerâmicas de verniz castanho, possivelmente modernas, estratigraficamente abaixo da via (Caron, 2004: 5). Mas a descoberta de tais cerâmicas nessa camada não deve querer dizer que a estrutura é posterior às mesmas. Como os próprios arqueólogos atestaram pelas pessoas mais idosas da vila, antes da construção da primeira estrada alcatroada, era necessário colocar blocos de calcário no que restava desta via quando já era pouco visível (Caron, 2004: 9). Os remeximentos efetuados na camada da via, através da colocação desses blocos, perturbaram a sua estratigrafia, fazendo com que as camadas estratigráficas que se lhe sobrepõem a violem. Daí o aparecimento de cerâmicas mais recentes estratigraficamente abaixo dela.

No nível abaixo desta via medieval descobriu-se uma outra (figura 16 do anexo gráfico). A mesma apresentava 2,4m de largura e 0,20m de altura (Caron, 2004: 5) e foi possível recuperá-la em 5m de extensão. As pedras recolhidas que a constituíam estão armazenadas no Centro de Interpretação de Arqueologia do Alto Ribatejo de Vila Nova da Barquinha. Pelo que tivemos oportunidade de observar, são calcários em tudo semelhantes àqueles com que foi construída a estrada de Torres. A técnica de construção utilizada também parece apontar para Época Romana uma vez que a via assentava sobre uma camada argilosa de nivelamento do terreno. Sobrepondo-se a esta camada prévia foram dispostas as pedras de calcário de média dimensão, colocadas de maneira a deixar espaços vazios que facilitavam o escoamento das águas (Caron, 2004: 6). De seguida esta camada de pedras – *statumen* – era sobreposta por um nível composto pela mistura de argila e saibro – *rudus* – e era sobre este que assentava o piso da estrada (*ibidem*).

⁶⁷ Vide 5.2.2.1.2.3.

5.2.2.1.2 – Estrada nova de Coimbra

5.2.2.1.2.1 - Ponte de Peniche

Esta ponte localiza-se a dois quilómetros nordeste de Tomar (mapa 9 do anexo cartográfico e figura 9 do anexo fotográfico) e apresenta um tabuleiro horizontal descontínuo. Foi construída originalmente em silharia e, num momento posterior, reconstruída em alvenaria de blocos de calcário. Apresenta dois arcos ogivais ou quebrados protegidos por um corta-mar a montante e guardas laterais formadas por monólitos retangulares de calcários fincados na vertical (figuras 39 e 40 do anexo fotográfico). Tem 32,25m de comprimento por 4,40m de largura (3,40m largura útil) e 4,25m de altura. As aduelas são blocos trabalhados de forma poligonal, de seis lados, que permitem que se apoiem nos outros blocos que constituem o pilar e paramento da ponte de forma a dar uma maior solidez aos arcos (figura 40 do anexo fotográfico). Permite a travessia sobre a ribeira do Tripeiro.

A ponte sofreu intervenções posteriores devido às cheias do rio Nabão mas que pouco deverão ter alterado a sua arquitetura original. A parte construída com silharia é coeva ao primeiro momento de construção. No tabuleiro ainda se conservam algumas lajes retangulares de calcário de um pavimento anterior ao atual (figura 41 do anexo fotográfico). Integrava a estrada nova de Tomar para Coimbra dando acesso à parte norte do termo.

Em redor da ponte identificaram-se uma série de sítios arqueológicos que comprovam a preferência pela ocupação deste espaço sobranceiro à ribeira do Tripeiro desde a Pré-História. Essa ocupação pode também ter levado à própria construção da ponte em Época Medieval. Para este identificámos uma série de complexos habitacionais delimitados por muros em calcário (figura 42 do anexo fotográfico). Todos eles apresentam uma organização em torno de uma divisão maior ou um género de pátio. Um deles tem em anexo um poço. Tratam-se provavelmente de casais cuja cronologia não conseguimos determinar pois, a recolha de materiais cerâmicos revelou-se infrutífera devido à espessa camada de vegetação que cobre as estruturas. Como veremos *infra* duas estruturas habitacionais deste género foram identificadas e escavadas em locais bastante próximos à ponte.

Assente a uma cota de cerca de 108 metros encontra-se a estação arqueológica da Quinta da Ponte de Peniche onde foi identificado um casal. Este local foi alvo de escavação pela empresa OZECARUS, Lda., no âmbito dos Estudos de Impacto Ambiental efetuados durante o acompanhamento arqueológico de obra do sublanço do I.C. 9, Nó de Carregueiros-Tomar, Alburitel-Tomar (IC3) (Borges e Silva, 2007). A Quinta da Ponte de Peniche localiza-se numa zona elevada, com boa visibilidade sobre a área circundante, sobranceira ao rio Nabão, a oeste, e à ribeira do Tripeiro, a este. No local, que se localiza ao KM 4+500 da estrada, foram realizadas cerca de três sondagens que demonstraram a existência de alguns alinhamentos de muros e uma soleira de entrada em laje. Trabalhos subsequentes permitiram a identificação de uma estrutura com vários muros de blocos calcários, alguns rebocados, e que revelaram fazer parte de um complexo habitacional. Posteriormente escavou-se a área intramuros, o que resultou na identificação de quatro compartimentos e um pátio murado exterior, a sudeste, construídos em blocos de calcário. As fases de construção e ocupação remeteram para os Períodos Tardo-Romano, Visigótico e Manuelino. O espólio revela uma longa diacronia, pois foram identificados desde materiais líticos Pré-Históricos a materiais de Época Contemporânea. Contudo, a esmagadora maioria deles remetem para o Período Visigótico e Tardo-Medieval. A ocupação manuelina traduziu-se na descoberta de dois marcos de propriedade, monolíticos de pedra calcária com a inscrição “CONVENTO” numa face e a Cruz da Ordem de Cristo em relevo na face oposta. Estavam localizados nos extremos sul e este do muro exterior do pátio.

Situada ao KM 4+900 do *supra* referido sublanço e nó do I.C. 9 foi identificada mais uma estrutura habitacional no Casal do Acipreste, freguesia de Casais. (Barradas, 2007). Insere-se num cabeço de uma elevação rochosa, de encostas de médio declive sobranceira à ribeira do Tripeiro, a 300m nordeste de uma via de que falaremos no parágrafo seguinte. De início foram recolhidos alguns utensílios líticos em sílex e cerâmica comum e de construção como telhas, tipo *imbrex*, datadas do Período Alto-Medieval. Foi então aberta uma área de 100m quadrados que levou à identificação de seis muros em blocos de calcário com cerca de 0,40m de altura e 0,75m de largura. Estes demonstraram estar-se perante uma estrutura habitacional com um compartimento de planta quadrangular onde foi escavada uma fossa e uma entrada em corredor. Nesta entrada foi identificada mais uma fossa ou possível sepultura escavada na rocha.

Também no âmbito de um acompanhamento arqueológico do I.C. 9 foi escavada uma via ao KM 4+750, ou seja, bem perto da Quinta (Borges, 2007; Borges, 2006: 43). A sondagem¹¹ tinha 3,5m de comprimento por 2,5m de largura, e foi aberta por escavação manual. A mesma revelou uma via perfeitamente marcada no terreno e que acompanhava a ribeira do Tripeiro. Esta estava assente nas bancadas calcárias. Pela foto que acompanha o relatório, da sondagem 11a, se pode observar que foi construída com blocos calcários. Aqueles que constituem uma das margens postas a descoberto são de maior dimensão e formam um pequeno muro de contenção da estrutura de forma a evitar o escorrimento do enchimento ou da calçada que é composta por blocos de menor dimensão. Uma vez que acompanha a ribeira do Tripeiro, esta via dava para a ponte de Peniche, e dada a sua localização muito próxima do trajeto real que fizemos da estrada nova para Coimbra (mapa 9 e figura 9 do anexo fotográfico), temos em crer que ou se encontrasse integrada nela ou fosse um pequeno ramal que partia dela.

A ocupação medieval no perímetro da ponte encontra-se, pelo que expusemos, bastante bem atestada desde Época Alto-Medieval. Os arcos em ogiva, de conceção gótica, datam-na entre o século XIII e inícios do século XVI, balizas cronológicas do período caracterizado por essa tipologia de arcos.

A referência documental mais recuada para a ponte de Peniche encontra-se no códice 77 (A.M.T., 77: 129). Contudo existe alusão à estrada de Peniche, que vai desembocar na ponte, desde 1470 (A.M.T., 74: 140v-141) e é mais do que provável que já existisse nessa altura. Assim, a sua cronologia de fundação deve-se situar entre 1430 e 1470 à semelhança da estrada nova de Coimbra que por ela passava⁶⁸.

5.2.2.1.2.2 – *Troço da Ponte de Peniche à Soianda*

Quando realizávamos trabalhos de prospeção no Prado, situado na margem direita do Nabão, foi-nos transmitido que num outeiro, localizado na margem esquerda, passava uma estrada real que estabelecia a ligação com a ponte de Peniche. Foi-nos ainda comunicado que ao longo dela se podiam observar muitos fragmentos de cerâmicas. Conseguimos identificar os vestígios dessa via e seguimo-la em aproximadamente cinco quilómetros (mapa 9 do anexo cartográfico e figura 9 do anexo

⁶⁸ Vide 5.1.2.1.

fotográfico). Tendo a ponte de Peniche como ponto de referência, encontra-se orientada para nordeste. Parte da ponte e dirige-se para noroeste numa extensão de 340m. A partir daqui acompanha o curso do rio Nabão, primeiro deslocando-se para nordeste por 430m, e depois para noroeste, por 180m.

Neste trajeto passa por um açude conhecido como o açude de pedra. No desnível deste açude é possível observar, no perfil da via, uma série de pedras aparelhadas que deviam constituir um muro de contenção para o seu enchimento.

Depois a via distancia-se do rio, numa subida, ao realizar uma curva brusca para sudeste, por onde segue durante 80m. De seguida inflete para nordeste ao longo de 750m e curva para noroeste por mais 300m. Finalmente segue em linha reta para norte numa extensão de cerca de 920m, até ser cortada pela estrada alcatroada que vai do Prado para Casais.

Ao longo do referido percurso ainda existem vestígios arqueológicos que indicam a passagem da via, como os pequenos aglomerados de pedras que vão surgindo, sobretudo, os que vão delimitando as margens (figuras 43 e 44 do anexo fotográfico). Há sítios em que ela parece ter aproveitado o afloramento pré-existente, que irrompe numa das margens. Esse aproveitamento é feito através da inclusão do afloramento em parte da via e pode apresentar-se no seu aspeto original ou pode ter sido trabalhado para o aplanar. Quando isto se observa é normal identificar na margem oposta a existência de vestígios de alguns blocos calcários usados para criar uma plataforma nivelada e horizontal (figura 45 do anexo fotográfico).

No início da longa reta em direção a norte, identificámos, de um lado e do outro da via, muros de pedra aparelhada e argamassada que definem compartimentos vários (figura 10 e 46 do anexo fotográfico). O espaço entre ambas as edificações sugere que a via passaria aí e que teria uma largura entre 4m e 4,60m. Determinámos esta medida a partir dos muros.

A estrutura do lado oeste encontra-se melhor conservada que a do lado oposto. É ainda possível observar as suas várias compartimentações, não obstante as árvores e a densa vegetação que foram crescendo no seu interior, e que terão ajudado à destruição dos muros. Muitas das pedras encontram-se completamente cobertas de vegetação rasteira. Numa pequena divisão identificámos uma grande laje que deveria servir de soleira ou de topo de uma porta (figura 47 do anexo fotográfico). Existe também uma

grande divisão que deve corresponder a um pátio. A área de dispersão dos achados é grande e acompanha os muros exteriores da estrutura. Encontrámos alguns fragmentos de cerâmica comum de cozedura oxidante e redutora-oxidante datáveis do século XV-XVI. Poderiam estas estruturas, que se localizam mesmo à berma da estrada, corresponder a um antigo casal ou estalagem?

Após a estrada alcatroada do Prado aos Casais, há um caminho em terra batida onde ainda é bem visível um alinhamento de cinco ou seis blocos de calcários situados na margem direita da via, indicando que ela continuava por ali e que subia ligeiramente (figura 48 do anexo fotográfico). Inicialmente dirige-se para nordeste durante 200m para depois curvar em direção a noroeste numa extensão de 230m. Volta a infletir para nordeste, por apenas 20m, e seguidamente para norte noutros 20m. Toma então a direção este, mas por apenas 60m. A partir daqui aparecem os muros divisórios de propriedade que permitem seguir facilmente a via que volta a tomar a direção nordeste por onde segue durante 690m, e realizando algumas inflexões mais ou menos acentuadas nesse sentido. Posteriormente muda de direção para este, nuns breves 40m, e torna-se a dirigir para nordeste, num comprimento de 90m. Por fim segue para norte, em 70m, e volta para nordeste cerca de 160m perdendo-se numa estrada de alcatrão. Antes de se perder aí, na estrada do Barrocão, e bem próximo a um outeiro, ainda se encontra a calçada que fazia parte desta estrada e que é conhecida localmente como a calçada da Soianda Velha.

5.2.2.1.2.3 - Via da Soianda

A via da Soianda localiza-se na estrada do Barrocão, à entrada da Soianda, que fica logo na primeira curva à esquerda da estrada da Giesteira que vai para Calvinos (mapa 9 do anexo cartográfico e figura 11 do anexo fotográfico). A estrada nova de Coimbra, na qual se encontra integrado este troço, partia das Poças e aparece em documentos escritos a partir do século XV (AN.M.T., VII: 91, 123-126; A.M.T., 77: 70v-71). Já esteve conservada em cerca de 16m de comprimento e 2,30m de largura (Batata, 1997: 243). Presentemente apenas se conservam 8,80m de comprimento e 1,90m/2m de largura, pois foi afetada por obras de saneamento e abastecimento de água.

É constituída por grandes blocos de calcário, fincados ao alto, assentes numa camada de terra compactada de tonalidade castanha alaranjada (figuras 49 a 51 do anexo fotográfico e figura 17 do anexo gráfico). A dimensão dos blocos maiores ronda os 0,20m ou 0,25m de comprimento por 0,25m de largura e os 0,30m de comprimento por 0,30m de largura. Alguns teriam marcas de rodado cuja distância aponta para que os carros que ali circulariam tivessem maioritariamente cerca de 1,20m de eixo (Batata, 1997: 243-244). Ainda se notam também alguns blocos calcários colocados em perpendicular em relação aos do enchimento ou calçada e que deviam formar a sua margem (figura 51 do anexo fotográfico). Esta tinha uma fiada de blocos (figura 5, página 44). Outras fiadas, do mesmo tipo, dispostas transversalmente às das margens, formam os típicos travões das vias medievais (figura 5, página 44) como é observável nalgumas imagens fotográficas mais antigas (figura 52 do anexo fotográfico). Os blocos que constituem os travões são mais paralelepípedicos, isto é, têm normalmente em largura o dobro do comprimento, 0,15m de comprimento por 0,30m de largura. Relembramos que foi identificado um troço deste tipo de via, cobrindo uma romana, na Rua da Via Romana, em Paialvo, a sudoeste de Tomar⁶⁹. Salette da Ponte relaciona este tipo de calcetamento com as calçadas muçulmanas ou de tradição moçárabe (Ponte, 1985b: 74; 2002: 429), mas não apresenta argumentos para o sustentar.

Os testemunhos orais que recolhemos contam que antes das referidas obras, ainda se encontravam a 160m sudoeste da via da Soianda, uma série de pedras com as marcas dos rodados das carroças. Conta-se ainda que por esta via passavam os carroceiros que faziam a viagem de Lisboa para o Porto e que, por ser uma zona com muitos sombreiros, era costume ali pararem. Por isso mesmo eram frequentemente assaltados e roubados o que deu origem a um provérbio local que diz “assás e não pares porque podes ser morto”. Carlos Batata identificou no Outeiro do Franco (figura 11 do anexo fotográfico), localizado 100m a nordeste da via, uma série de muros de divisão de propriedade e uma estrutura habitacional, que o autor relaciona com as ruínas de um casal de cronologia medieval (Batata, 1997: 226-227).

Rosa Varela Gomes refere que existia um troço de calçada deste género junto a S. Bartolomeu de Messines, sítio de Monte Ruivo, no Algarve, datando-o da Idade Média (Gomes, 2002: 159). O troço estava conservado em meio quilómetro, e era delimitado com blocos calcários de grande dimensão que também constituíam

⁶⁹ Vide 5.2.2.1.1.3.

alinhamentos centrais, isto é, os travões (*ibidem*). O preenchimento entre esses blocos maiores era feito por blocos de menores dimensões (*ibidem*).

A cronologia de construção da estrada nova de Coimbra, entre 1430 e 1470, na qual esta via se encontra integrada, parece corresponder com os dados arqueológicos de João Pimenta e Henrique Mendes (2007). Estes ao escavarem um troço da via XVI, dataram *ante quem* o seu abandono de inícios do século XV (2007: 222). Ela acabará por ser preterida a uma estrada real, em meados do mesmo século (*ibidem*). A construção das estradas reais, por essa altura, leva ao abandono de algumas velhas estradas romanas, pelo menos no termo de Tomar e em Vila Franca de Xira, ou então à sua repavimentação, como pensamos ter acontecido com esta no seu troço a partir de Ceras.

5.2.2.1.3 - Ponte e via de Ceras

A ponte localiza-se nas Calçadas, a meia centena de metros a montante da atual ponte no troço da E.N. 110/I.C. 3 (mapa 10 do anexo cartográfico e figura 12 do anexo fotográfico). Realiza a travessia sobre a ribeira de Ceras. Surge referida documentalmente desde 1524 (CHR. João III, 20: 48v *apud* Baião, 1910: 180-183).

Da estrutura original pouco resta a não ser o arranque dos seus dois arcos entre os quais se construiu um corta-mar a montante (figuras 53 e 54 do anexo fotográfico). No entanto, os habitantes locais dizem que tinha originalmente quatro arcos. Apresenta aproximadamente 10,50m de comprimento por 4m de largura e foi construída com blocos de calcário, a pedra local. Os blocos que constituem as aduelas dos arcos estão muito bem afeiçãoados e trabalhados. A ponte denota ainda uma fiada de blocos que formam um bordo no interior dos arcos e no corta-mar, localizado junto ao vão. O pegão foi preenchido com argamassa e alvenaria de calcário. Vieira Guimarães que a visitou na década de vinte do século passado, já a encontrou em estado de ruína. Contudo, pôde observar ainda os seus arcos inteiros, e refere que aí encontrou uma pedra que diz poder ter sido das suas guardas (Guimarães, 1927: 17-25).

A forte corrente da ribeira de Ceras condicionou a observação total da ponte, apenas pudemos analisar o arco situado a oeste (figura 55 do anexo fotográfico). O valor do seu diâmetro é de 4,50m, junto ao vão, e onde é cortado pelo tabuleiro de

alcatrão, é de 3,15m. De cada metade deste arco conservaram-se quatro aduelas. No seu interior encontram-se uma série de marcas de canteiro (figuras 18 e 19 do anexo gráfico). Registaram-se as seguintes: um “C” (figura 21 do anexo gráfico) na mesma fiada de um numeral e de um “T”; uma série de três “I’s” todos na mesma fiada onde também surge uma espécie de “C” traçado à capital e com as serifas prolongadas (figura 18 a 20 do anexo gráfico); dois “M’s” retilíneos na mesma fiada (figuras 18 a 20 do anexo gráfico) logo acima da fiada dos blocos que formam o bordo interior do arco; e um género de “m” que surge orientado para baixo, para a esquerda (tal como um 3) e para a direita (figura 21 do anexo gráfico). Para além destas marcas ainda se parece ter gravado um “D” (figura 21 do anexo gráfico) e dois “C’s”, um deles orientado para a esquerda. O numeral trata-se do “1” (figura 21 do anexo gráfico). Registámos igualmente um género de espiral ou serpentiforme (figuras 18 a 20 do anexo gráfico). Há uma clara tendência para agrupar as pedras gravadas com determinada letra numa mesma fiada conforme observável pelo desenho que realizámos e que remetemos para a figura 18 do anexo gráfico.

Algumas das marcas de canteiro observadas são iguais às que aparecem na igreja de Santa Maria dos Olivais. Destaca-se sobretudo o peculiar “M” retilíneo (figura 56 do anexo fotográfico). A igreja foi fundada em 1160 e Ceras tem o seu foral em 1159. É bastante possível que a ponte tenha sido mandada edificar por volta desta altura, e os canteiros que trabalharam para a igreja poderão ter também trabalhado na ponte.

Na prospeção que fizemos em redor da ponte identificou-se um marco de propriedade junto ao antigo lagar de azeite de Ceras. Trata-se de um bloco de calcário trabalhado, inserido no aparelho construtivo de uma casa que se encontra a uns escassos 30 metros da ponte. Nele temos gravado uma cruz da Ordem de Cristo, semelhante à que existia na Quinta da Ponte de Peniche, na base da qual foi gravado: “CONVT.^o” (figura 57 do anexo fotográfico).

Próximo da ponte existem dois povoados fortificados. Um deles foi identificado por Carlos Batata e encontra-se no monte do Alqueidão a 186 metros de altitude (1997: 233). No seu topo encontra-se uma estrutura retangular murada, com as dimensões de 85m de comprimento por 25m de largura. Na parte oeste existem outros vestígios de estruturas que poderão ser de habitações e, na parte noroeste, aparece uma grande quantidade de telhas e de cerâmica vidrada.

O outro, identificado por nós e mais próximo da ponte, é atualmente conhecido pelo nome de Castelhanas. Segundo a tradição oral este topónimo relaciona-se com o facto de ter sido ocupado por castelhanos. Para se aceder ao povoado tem que se subir uma rua, com um nome bastante sugestivo, a Rua do Castelo dos Templários. No local observámos restos de muros resultantes do simples emparelhamento de blocos calcários, alguns deles trabalhados, com pouco ou nenhum ligante, e uma grande quantidade de cerâmica comum de cozedura oxidante à superfície, cuja cronologia não conseguimos precisar. Através da imagem satélite que apresentamos em anexo, na figura 13 do anexo fotográfico, são bem notórios os muros que delimitam este povoado. Este parece ter tido uma ocupação cristã como o comprova uma grande pedra calcária esculpida em forma de uma cruz grega (figura 58 do anexo fotográfico) que identificámos no topo de uma porta de um edifício abandonado, antes da subida para as Castelhanas. Poderão as Castelhanas corresponder ao castelo de Ceras?

Demonstrámos no capítulo 5.1 que muitas das vias medievais surgem em contextos de peregrinação religiosa. Segundo um habitante local situou-se, em tempos, mesmo junto à ponte, onde hoje está a sua casa, uma capela dedicada a São Gonçalo de Amarante. Este santo é conhecido, no Entre Douro e Minho, por ter dedicado a sua alma e coração à construção de pontes na Idade Média (Almeida, 1974: 47; Almeida, 1968: 132; Almeida, 2001: 149; Almeida e Barroca, 2002: 125). Nas traseiras da referida casa foi-nos mostrado um bloco calcário gravado com uma cruz latina em alto-relevo, típico de um altar ou nicho de dedicação a um santo (figura 59 do anexo fotográfico). A conotação religiosa da ponte de Ceras e de Calçadas é ainda hoje evidente, pois os atuais roteiros da peregrinação a Santiago de Compostela fazem passar por aí o seu caminho. Este percurso passa pela ponte de Peniche e pela estrada nova de Coimbra antes de chegar a Ceras.

Pela ponte passava, de um lado e do outro, uma via que hoje se encontra integralmente coberta por uma manta de alcatrão. Dela apenas restam agora imagens fotográficas (figura 60 do anexo fotográfico) que demonstram que se tratava de uma estrada de importância transregional, a julgar pela sua arquitetura e sistema construtivo. A via era composta e preenchida por blocos de calcário e encontrava-se perfeitamente delimitada em ambos os lados por uma fiada de blocos que constituíam as suas margens. Este sistema construtivo em tudo se assemelha à via que identificámos na Quinta da Torre de Santo António, que damos como romana. Os habitantes locais, de

idades já bastante avançadas, contam que essa via era seguida por quem vinha de Santarém para Coimbra, e que aquela era a “estrada principal”. Perder-se-ia no atual troço da E.N. 110/I.C. 3 pelo que esta deve de escondê-la.

5.2.2.2 – Estradas e pontes de importância regional, caminhos e azinhagas

5.2.2.2.1 – Sistema viário da Póvoa

5.2.2.2.1.1 - Ponte do Casal Velho ou da Azenha do Curto

A ponte do Casal Velho ou da Azenha do Curto permite a travessia sobre a ribeira da Fervença. Apresenta um tabuleiro em cavalete ou de dupla rampa sobre um arco semicircular de aduelas dentadas em cunha (mapa 11 do anexo cartográfico e figuras 14, 61 e 62 do anexo fotográfico). Foi construída com blocos de calcário. O tabuleiro em cavalete permitia que as águas das chuvas não se acumulassem na ponte. Devido à sua cobertura por um manto de cimento e de alcatrão e pela vegetação é impossível dizer se emprega a cantaria ou a alvenaria como técnica construtiva.

A arquitetura do tabuleiro é característica da Idade Média e por isso inserível entre os séculos XII e XIV (Almeida, 1968: 124-125; Amorim, 2010: 62). Encontrámos paralelo para esta estrutura em pontes como a de D. Goimil (Custóias). Tem as dimensões de 12,60m de comprimento por 3,10m de largura (2,90m de largura útil) e 5,75m de altura. O arco tem um comprimento de 7,60m e uma altura de 3,65m. Nos seus arredores encontram-se muitos muros de divisão de propriedade e uma via que por ela atravessava.

Documentalmente existe referência a um “*caminho da ribeira que vai para a Póvoa*” (A.M.T., 77: 107) que pode corresponder ao caminho que passava por esta ponte ou pela outra, a ponte do Cairrão ou da Fervença, que se encontra apenas a um quilómetro sudoeste desta.

5.2.2.2.1.2 - *Via da Póvoa*

A via da Póvoa está anexa à ponte do Casal Velho ou da Azenha do Curto (mapa 11 do anexo cartográfico e figura 14 do anexo fotográfico). Encontra-se conservada em 330m. É constituída por blocos de calcário de média dimensão fincados ao alto (figuras 63 e 64 dos anexos fotográficos e figura 22 do anexo gráfico). Os maiores e melhor conservados apresentam uma dimensão entre os 0,10m de comprimento por 0,20m de largura e 0,20m de comprimento por 0,10m de largura. O seu trajeto acompanha a ribeira da Fervença.

A sudoeste encontra-se perfeitamente delimitada por muros divisórios de propriedade de ambos os lados (figura 63 do anexo fotográfico). São estes muros que permitem que nos apercebamos para onde a via segue nos locais em que está mais coberta. Para nordeste é através dos grandes maciços calcários escavados do lado esquerdo, e dos blocos que constituem a sua margem, do lado direito, que é possível acompanhá-la (figura 65 do anexo fotográfico). Esses blocos foram emparelhados de maneira a formar um muro de contenção para a camada calcetada da via. Helena Catarino identificou, no espaço do Algarve, algumas vias de possível cronologia medieval, frequentemente delimitadas por muros divisórios de propriedade e em que o substrato geológico surge escavado ou afeiçoado para a sua construção (1997: 678-683) tal como se sucede aqui.

Tem em média 2,80m de largura e entroncava para a ponte que tem uma medida idêntica de largura, 3,10m. Com base nestes dados métricos estimamos que o valor do eixo dos carros que por ela circulariam tivesse aproximadamente 1,20m ou 1,30m, de modo a dar alguma margem de segurança entre eles. Isto quer dizer que a via suportaria o trânsito em dois sentidos bem como a ponte.

Partindo da sua extremidade sudoeste, vai-se dirigindo para nordeste até tomar a direção de este. Inicialmente faz uma pequena reta para norte, cerca de 10m, para depois ir para nordeste, 30m, antes de se perder na estrada de alcatrão que atravessa a ponte do Casal Velho ou da Azenha do Curto. Após este trecho de estrada de apenas 50m, a via continua para nordeste durante 190m, apenas com uma inflexão mais acentuada nesse sentido dos 100m aos 120m. Seguidamente inflete para este por 20m. Por fim retorna o

nordeste e acaba orientada para este, numa extensão de 80m, até se perder nuns campos agricultados.

Fizemos uma pequena sondagem que consistiu no levantamento de um dos blocos maiores da via, junto a uma das margens que encostam aos muros laterais. Detetámos que estratigraficamente abaixo da camada da calçada existe uma camada arqueologicamente estéril constituída por pedras calcárias mais pequenas misturadas com terra prensada de tonalidade castanha escura. Esta camada devia constituir a camilha para os blocos maiores da calçada. Não verificámos remendos nem reparações. Foi-nos transmitido, por habitantes locais, que existia ainda uma outra via calcetada para sudeste da ponte. Presentemente já não é visível, mas faria a ligação da ponte do Casal Velho ou Azenha do Curto com a ponte do Cairrão que dista a apenas 300 metros para sudoeste (mapas 11 e 12 do anexo cartográfico e figura 14 do anexo fotográfico).

Esta via pode não fazer parte da estrada da Póvoa que atestámos documentalmente (A.M.T., 77: 103, 103v, 109, 119, 127v, 129, 130), mas parte dessa localidade e poderia muito bem ser o prolongamento dessa outra estrada, que cremos que passaria pela ponte do Casal Velho ou Azenha do Curto e pela ponte do Cairrão.

5.2.2.2.1.3 - Ponte do Cairrão

Está localizada no seguimento de uma rua na Póvoa designada de Rua da Ponte Romana (mapa 12 do anexo cartográfico e figura 14 do anexo fotográfico). Permite a travessia sobre a ribeira da Milheira. Trata-se de uma ponte da qual apenas resta do original o pegão que tem o corta-mar a montante (figuras 66 e 67 do anexo fotográfico). É muito estreita e foi construída originalmente em cantaria de blocos de calcário. Apresenta dois arcos semicirculares cujas aduelas são em cunha. Tem de dimensões 10m de comprimento por 1,90m de largura e 3,25m de altura. Os arcos têm um diâmetro de 3,25m e uma altura de 2,75m. O tabuleiro mede 0,50m de espessura. O pilar que separa os arcos tem 1,35m de largura. Este pilar central é em esporão.

A ponte terá sido alvo de reconstruções como tão bem o denotam os distintos materiais por que é constituída. Carlos Batata refere que se tratava de uma ponte de dois arcos que foi destruída em 1982 (1997: 241). Na base do pilar temos silhares quadrangulares de calcários bem trabalhados e talhados (figura 67 do anexo

fotográfico). Já os arcos foram reconstruídos com um sistema construtivo misto de pedra e argamassa (figura 67 do anexo fotográfico).

Trata-se de uma ponte erguida com um propósito local, talvez de atalho para a localidade da Póvoa. A transitarem carros por ela, dada a sua estreita largura, só o fariam um de cada vez.

5.2.2.2.2 – Estrada da Pedreira

5.2.2.2.2.1 - Via de Vale de Carvalho

A via de Vale de Carvalho localiza-se 400m a nordeste da igreja de São Miguel Arcanjo (mapa 13 do anexo cartográfico e figuras 15 e 68 do anexo fotográfico). Encontra-se bem preservada em aproximadamente 100 metros. O seu traçado perde-se em vias recentes de terra batida e em duas estradas em alcatrão, uma delas, o I.C. 19. Dava diretamente para uma ponte⁷⁰ que lhe está anexa. A sua largura média é de 2,90m. O pavimento original é composto por blocos calcários de média dimensão, os maiores com 0,15m de comprimento por 0,10m ou 0,15m de largura, calcados numa camada de areia compactada de tonalidade castanha avermelhada (figura 69 do anexo fotográfico e figura 23 do anexo gráfico).

Encontra-se remendada, sobretudo no espaço entre as margens e a parte central da via, por um pavimento de cascalho e seixos que deve corresponder a um momento posterior de reparação (figura 69 do anexo fotográfico e figura 23 do anexo gráfico). Poder-se-á dever essa reparação às águas das chuvas pois dizem os habitantes locais que, no Inverno, corre muita água por ela abaixo, apresentando muitas fendas que devem ser resultantes disso mesmo. Nessas fendas, através das quais pudemos ver o seu perfil de construção, observámos que por debaixo da calçada está apenas uma larga unidade de areia de tonalidade castanha avermelhada. Nas margens ou perfis ainda são visíveis os blocos calcários do primeiro pavimento.

Os valores dos eixos dos carros que circulariam nesta via deviam rondar 1,30m, não mais do que 1,40m. Este último valor é a largura útil da ponte que está anexa à via.

⁷⁰ Vide 5.2.2.2.2.2.

Se a largura média desta é de 2,90m, pouco mais do dobro de 1,40m, quer isto dizer que a via suportaria dois sentidos de trânsito em simultâneo e com alguma margem de segurança entre eles.

Partindo da ponte, a via vai sempre subindo, a nível altimétrico. Inicia orientada para sudeste por onde segue ao longo de 30m. Depois segue em reta para sul numa extensão de 50m. Finalmente inflete para oeste por apenas 20m e desaparece numa via mais recente. Dada a geografia local, em declive, denota uma grande flexibilidade, patente nas duas inflexões que se preservaram. Localiza-se precisamente entre três elevações, uma com 172m, outra com 169m e uma outra elevação onde se situa Vale de Carvalho e que culmina no Cabeço da Regueira, com 205m.

Na recolha cerâmica que realizámos na superfície da camada da calçada identificámos:

1- um fragmento de telha decorada (figura 24 do anexo gráfico). Espessura média de 1,3cm. Apresenta uma série de linhas excisas e uma linha incisa mais larga. Logo abaixo desta temos uma série de linhas excisas que estão colocadas transversalmente e no interior de duas outras linhas paralelas uma à outra. Denota uma cozedura redutora-oxidante de cor cinzenta muito escura (7.5YR 3/1) e laranja (2.5YR 6/8). A pasta tem uma textura homogénea e E.N.P's em rara quantidade de reduzida dimensão;

5 - um fragmento de jarro com bordo redondo direito e espessamento exterior (figura 24 do anexo gráfico). Diâmetro interno de 5,2cm. Apresenta uma cozedura redutora-oxidante de cor cinzenta (7.5YR 5/1) e laranja respetivamente (2.5 YR 5/8). A pasta denota uma textura homogénea. Os E.N.P's que a constituem são em rara quantidade e de reduzida dimensão.

Também recolhemos um pequeno objeto numa liga metálica com cobre, muito semelhante a uma pequena garra, cuja função desconhecemos atualmente (figuras 70 e 71 do anexo fotográfico).

Os habitantes locais contam que a via é coeva à fundação da igreja de São Miguel Arcanjo, que se supõe ser medieval, e por onde passava⁷¹. Daí ser chamada localmente de estrada da igreja. Esta designação aparece em documentação medieval às vias que delimitavam as paróquias (Almeida, 1968: 46). A via fazia a ligação das atuais e antigas freguesias de Carregueiros, Pedreira e Brasões que integravam uma mesma paróquia. Encontra-se perfeitamente orientada para Brasões e Pedreira fazendo parte da estrada da Pedreira que atestámos documentalmente (A.M.T., 77: 131). Este facto surge reforçado pela descoberta, em Brasões, de uma ponte muito idêntica à de Vale de Carvalho⁷².

A datação do momento em que a via é repavimentada não é fácil. Helena Catarino (1997: 679-683) identificou, no Algarve, várias vias de possível cronologia medieval com mais de 3m de largura (uma chegava mesmo aos 7m). Estas apresentavam uma camada de seixos e pedra miúda, sobre a qual assentava um pavimento com lajes de pequenas e médias dimensões com marcas de rodado cuja distância entre eixos se situa entre 1,30m e 1,40m (*ibidem*). Parece-nos que a camada de seixos e pedra miúda deve constituir também uma calçada e que deverá ser anterior a esse pavimento lajeado.

Escreveu António Oliveira Marques que estas estradas de calhau ou de cascalho, assentes sobre alicerces de areia, começam a aparecer em zonas de maior desenvolvimento comercial a partir do século XIII (1987a: 58) o que remeteria o pavimento original da via para uma cronologia anterior a esse século. Este tipo de construção permitia dilatações e contrações motivadas pela temperatura bem como uma fácil reparação sempre que necessário.

5.2.2.2.2 - Ponte de Vale de Carvalho

A ponte de Vale de Carvalho (mapa 13 do anexo cartográfico e figura 15 do anexo fotográfico) foi construída em alvenaria de calcário. O aparelho construtivo da ponte assenta no emparelhamento e disposição de blocos calcários pouco ou nada

⁷¹ Vide também a informação que encontra disponível na base de dados Endovéllico, código nacional de sítio 16524: <http://arqueologia.igespar.pt/index.php?sid=trabalhos.resultados&subsid=182858>, consultada em 21-10-12.

⁷² Vide 5.2.2.2.2.5.

trabalhados. Denota um tabuleiro horizontal contínuo, cujo piso é feito de grandes lajes retangulares de calcário, com guardas ou muretes laterais de 0,25m de largura e um arco semicircular de volta perfeita constituído por seis grandes lajes semicirculares de calcário (figuras 72 e 73 do anexo fotográfico).

As dimensões da ponte são reduzidas, 5,50m de comprimento por 1,90m de largura (1,40m de largura útil) e 1,30m de altura. No entanto, a largura que o tabuleiro apresenta seria suficiente para nele transitarem transportes ou veículos de tração, um de cada vez, como na ponte do Cairrão ou da Fervença. Note-se que a largura da via que está anexa à ponte é o dobro pelo que nela se poderia transitar em sentidos opostos e em simultâneo.

5.2.2.2.2.3 - *Via de Casal do Ribeiro*

No seguimento da descoberta da via de Vale de Carvalho, decidimos realizar mais prospeções na área em redor da igreja de S. Miguel Arcanjo para tentar identificar outros troços da estrada da Pedreira. Estes trabalhos levaram-nos à identificação, no sítio do Vale da Carreira (mapa 14 do anexo cartográfico e figura 15 do anexo fotográfico), de um pequeno troço muito mal conservado dessa estrada, da qual apenas são visíveis algumas pedras calcárias *in situ* (figura 74 do anexo fotográfico). Encontra-se localizado próximo a Casal do Ribeiro, na estrada como quem vai para Brasões ou Casal das Amendoeiras, perto de um edifício construído com blocos de calcário, e presentemente em ruínas.

A via denota um sistema construtivo em tudo semelhante à de Vale de Carvalho, o que nos leva a deduzir, conjuntamente com a sua orientação para Brasões, que se trate da sua continuação. Apesar do seu mau estado de conservação e de não estar associada a uma ponte, encontram-se ainda num raio de meia centena de metros, muitos achados cerâmicos. Dado que é muito raro achar tão abundante material cerâmico associado a uma via, fizemos uma recolha seletiva de algumas cerâmicas, apesar de se encontrarem descontextualizadas. O nosso objetivo era o de datar algumas dessas cerâmicas de modo a conseguirmos alguns dados relativos à cronologia da utilização da via. Recolhemos sobretudo bordos que permitissem determinar o diâmetro da boca da peça e reconhecer

alguma tipologia. Todos os fragmentos foram recolhidos na camada calcetada ou na pequena camada de terra que a cobre. Segue-se o seu catálogo descritivo:

2 – um fragmento de telha digitada de bordo espessado interiormente decorada com três digitações (figura 24 do anexo gráfico). A sua espessura média é de 1,2cm. Apresenta uma cor vermelha acastanhada (2.5YR 4/3) indicativa da sua cozedura em ambiente oxidante. A pasta é heterogénea e contém E.N.P's em abundante quantidade e de média a grande dimensão;

3 – um fragmento de testo com pega, em forma de botão, e parte da parede que é plana (figura 24 do anexo gráfico). Tem uma espessura média de 0,7cm. Foi cozida em ambiente oxidante. A pasta é homogénea e tem uma cor laranja (5YR 6/8) com E.N.P's em quantidade razoável e de média dimensão;

4 – um fragmento de bojo decorado com aplicação de cordão digitado (figura 24 do anexo gráfico). A sua espessura média é de 0,8cm. Foi cozido em ambiente oxidante o que lhe conferiu uma tonalidade laranja (2.5YR 6/8). A pasta é homogénea e apresenta E.N.P's numa quantidade razoável e de média dimensão. A decoração deste bojo é característica de peças medievais (Rodrigues, 1994: 24 e 26; Silva e Ribeiro, 2006-2007: 75);

6 – um fragmento de panela com bordo de bisel externo e orientação extrovertida (figura 24 do anexo gráfico). O diâmetro interno é de 13,2 cm. Apresenta uma cozedura oxidante que lhe conferiu uma cor laranja (5YR 6/8). A textura da pasta é homogénea. Os E.N.P's que a compõem são de média dimensão, em abundante quantidade na superfície interna e em razoável quantidade na superfície externa. Deste tipo de bordo encontrámos mais um exemplar. Têm paralelos com as panelas medievais da torre de Baldoeiro do século XII/ início do XIII (Rodrigues, 1994: 90);

7 – um fragmento de bordo redondo de orientação extrovertida com arranque de asa em fita (figura 24 do anexo gráfico). O seu diâmetro interno é de 23cm. Logo abaixo

da asa tem uma pequena linha incisa horizontal. Foi cozido em ambiente oxidante o que lhe conferiu uma cor acastanhada (7.5YR 5/6). A pasta é homogénea. Os E.N.P's são em escassa quantidade e de reduzida e média dimensão;

8 – um fragmento de panela com bordo redondo de orientação extrovertida, ligeiro espessamento interior e linha incisa (figura 25 do anexo gráfico). Tem de diâmetro interno 10,3cm. Denota uma cozedura oxidante de cor laranja (2.5YR 5/8), na superfície interna da peça, e de um laranja mais avermelhado na superfície externa (10R 5/6). A pasta é homogénea e apresenta E.N.P's em razoável quantidade e de reduzida dimensão na superfície externa e em mesma quantidade mas de média dimensão na interna. Este tipo de bordo é bastante caraterístico das panelas muçulmanas tardias do século XIII (Gomes, 1995: 47);

9 – um fragmento de panela com bordo redondo direito com espessamento exterior e linha incisa (figura 25 do anexo gráfico). O diâmetro interno é de 14,8cm. Foi cozido em ambiente oxidante o que lhe conferiu uma tonalidade laranja (10R 6/8). A pasta é homogénea e contem E.N.P's em razoável quantidade de média e grande dimensão. A sua forma aproxima-se bastante daquela das panelas encontradas num silo da alcáçova de Santarém, possivelmente, do século XII (Trindade e Diogo, 2003: 149);

10 – um fragmento de bordo côncavo de orientação extrovertida com espessamento exterior e duas caneluras bem demarcadas (figura 25 do anexo gráfico). O seu diâmetro interno é de 22,4cm. Exibe uma pasta homogénea de cor laranja (2.5YR 6/8), devido à sua cozedura em ambiente oxidante, com E.N.P's em razoável quantidade de reduzida dimensão.

Todos os materiais recolhidos foram cozidos em ambiente oxidante e as suas pastas são bastante semelhantes. Com base nas cronologias de algumas das cerâmicas podemos afirmar que a via estaria em funcionamento no século XII/XIII.

5.2.2.2.4 - Ponte da Fonte da Longra

A ponte da Fonte da Longra (mapa 15 do anexo cartográfico e figura 15 do anexo fotográfico), que faz a travessia sobre a ribeira com o mesmo nome, localiza-se na Rua da Ponte Romana, em Fonte da Longra. Aí perto localiza-se o sítio da Assamassa, topónimo de origem islâmica, que aponta para a existência de um caminho ou via.

Trata-se de uma estrutura simples com um arco semicircular composto por aduelas de calcário também semicirculares e bem trabalhadas (figura 75 do anexo fotográfico). Foi construída em alvenaria de blocos calcários. Encontra-se coberta por um monte de vegetação e por um passadiço de cimento.

As dimensões que apresenta são 11,30m de comprimento por 3,05m de largura e 2,40m de altura. O arco tem 1m de altura e 3,35m de diâmetro junto ao vão. A sua arquitetura, bastante simples e com recurso à cantaria no arco e à alvenaria nos paramentos e até a forma e trabalho das próprias aduelas, é muito semelhante à de Vale de Carvalho. Tal semelhança sugere-nos que ambas façam parte de um mesmo trajeto, dada a sua proximidade geográfica, e de uma mesma cronologia, medieval.

5.2.2.2.3 - Ponte de Vila Nova

A estrutura localiza-se no sítio localmente denominado como “Vila Nova Velha” e faz a travessia sobre o ribeiro de Vila Nova (mapa 16 do anexo cartográfico e figura 16 do anexo fotográfico). O topónimo “velho” parece estar associado com os antigos assentamentos das localidades⁷³.

Trata-se de uma ponte construída em blocos de xisto, apoiada nas escarpas geológicas do terreno, de tabuleiro horizontal contínuo com um só arco semicircular e muretes laterais de 0,50m de largura (figura 76 do anexo fotográfico). Dada a vegetação e a altura a que se encontra o vão da ponte, bem como as vertentes escarpadas em que se insere, não nos foi possível analisar o interior do arco nem o seu material construtivo.

⁷³ Relembramos que na Soianda se diz que a calçada pertencia à Soianda Velha.

Tem de dimensões 19m de comprimento por 4,05m de largura (3,05m de largura útil) e 4m de altura.

Depois de atravessarmos a ponte, do lado direito, estão os alicerces de uns muros de uma antiga azenha ou lagar (figura 77 do anexo fotográfico). Os muros de blocos de xisto argamassados aproveitam e encostam ao afloramento geológico que constitui uma das “paredes” desta estrutura. Nos muros ainda são visíveis duas aberturas, uma entre o afloramento e o muro a sudoeste, e outra a noroeste, que formam as extremidades de um canal que permitia que a água que corria na ribeira passasse por dentro desta estrutura.

Para este, seguindo o caminho que passa pela ponte, há vestígios de uma via (figura 78 do anexo fotográfico), agora bastante alterada, delimitada por um muro divisório de propriedade a sul. Na margem oposta encontra-se um muro de contenção para o seu enchimento sobre o qual ela assenta. A via foi construída com a rocha xistosa local. Dada a sua descaraterização e nível de destruição não foi possível realizar o seu desenho arqueológico.

5.2.2.2.4 - Ponte do Carril

No seguimento da referência documental que encontrámos a um caminho do Carril (A.M.T., 77: 83v; Rosa, 1971: 42-43), mencionado desde 1474, identificámos os alicerces de uma ponte de fundação medieval à entrada da povoação com o mesmo nome (mapa 4 do anexo cartográfico e figura 6 do anexo fotográfico). Localiza-se a quilómetro e meio para sul da ponte de Chocapalhas. A existência destas duas pontes atesta o que está escrito no códice que consultámos⁷⁴, que saía uma estrada de Tomar em direção às Avessadas e que depois se bifurcava em dois caminhos, um para Chocapalhas e um outro para o Carril (A.M.T., 77: 83v).

A estrutura apresenta um tabuleiro horizontal contínuo sobre dois arcos (figura 79 do anexo fotográfico). Mas da ponte original pouco se parece ter conservado. Talvez o seu aparelho construtivo, que é em tudo semelhante ao da fase de reconstrução da ponte de Chocapalhas, quer a nível do material de construção, o xisto (figura 80 do anexo fotográfico), quer a nível do ligante desse material, ainda seja o original. Também

⁷⁴ Vide 5.1.2.2.

se conservam ainda o corta-mar (figura 81 do anexo fotográfico), que à semelhança daqueles da ponte de Chocapalhas foi construído com blocos bem trabalhados de calcário, e o arranque dos arcos, que foram substituídos por arcos em tijolo burro.

Parece então evidente que esta ponte terá sofrido sucessivas reparações e transformações ao longo da sua existência. Como se encontra hoje apresenta as dimensões de 33,65m de comprimento por 5,10m de largura (4,05m largura útil) e 5,80m de altura. O diâmetro dos arcos originais rondaria os 5,60m. O arco sudeste, o único que conseguimos medir, tem uma altura de 5,60m.

5.2.2.2.5 - Ponte do Casal do Alecrim ou do Casal do Mato

Esta pequena ponte dista a meio quilómetro para noroeste da ponte de Chocapalhas (mapa 4 do anexo cartográfico e figura 6 do anexo fotográfico). É constituída por um tabuleiro horizontal contínuo e um só arco semicircular com aduelas em cunha (figura 82 do anexo fotográfico). Foi construída com blocos calcários e teria originalmente dois pequenos muretes laterais. Hoje já não são visíveis devido ao enorme tabuleiro de cimento que aí foi colocado recentemente. Apresenta também um corta-mar pelo que a ponte deveria ter mais do que um arco. Tem de dimensões atuais, 7m de comprimento por 3,30m de largura e 2,90m de altura.

Está associada à ponte de Chocapalhas e fazia parte de um mesmo trajeto, a estrada da fonte de D. João I. A tradição oral local coloca a existência da ponte de Casal do Mato já no ano de 1385. No entanto, ao contrário do que acontece na ponte de Chocapalhas, esta não parece assentar sobre nenhuma estrutura anterior.

5.2.2.2.6 - Ponte da Abadia

Entre Abadia e Barreiras existia uma ponte que fazia a ligação entre estes dois povoados permitindo a travessia do ribeiro Grande (mapa 17 do anexo cartográfico e figura 17 do anexo fotográfico). Estava localizada a 280m sudeste do Paço e a 510m oeste do Outeiro da Barreira. Recentemente a estrutura abateu por completo. Ainda hoje se podem ver as suas pedras derrubadas no ribeiro. Desta pouco se conhecia. A única

pessoa a mencioná-la é Salette da Ponte (1995: 301). A autora escreve que era uma estrutura em pedra aparelhada com dois arcos semicirculares formados por aduelas em cunha e respetivo fecho de arco e pilar em esporão. Atribuiu-lhe uma fundação romana. Contudo foi-nos transmitido, por habitantes locais, que a ponte só tinha um arco. Dada a pequena dimensão do ribeiro parece-nos que a ponte nunca teria mais do que um.

Em Abadia ainda há memória de uma via que ligava à ponte e que se diz ser romana, mas que atualmente se encontra totalmente entulhada. Dela são apenas visíveis alguns dos blocos que a constituíam, num caminho ladeado por muros divisórios de propriedade que dá para a ponte (figura 83 do anexo fotográfico). Na área em redor da ponte, numas vinhas, aparece uma considerável quantidade de cerâmica comum cuja cronologia não conseguimos determinar.

5.2.2.2.7 – Via do Ramalhal

Nos nossos trabalhos de prospeção entre a zona de Ceras e Rego da Murta, que visavam encontrar vestígios da estrada para Coimbra, identificámos uma via no Ramalhal, localizada a um quilómetro noroeste do Rego da Murta, na Rua das Antas (mapa 18 do anexo cartográfico e figura 18 do anexo fotográfico). A rua designa-se assim por aí se encontrar uma anta.

A via é constituída por blocos calcários de pequena e média dimensão fincados numa camada de terra batida de tonalidade castanha (figuras 84 e 85 dos anexos fotográfico e gráfico). Os blocos maiores chegam a apresentar de dimensão entre 0,16m de comprimento por 0,16m de largura e 0,25m de comprimento por 0,20m de largura. Denota uma largura entre os 2,70m e os 3,10m. Encontra-se bem delimitada, ao longo de todo o percurso e em ambas as margens, por muros divisórios de propriedade. Encontra-se preservada em 800m.

Partindo da rua principal do Ramalhal a via dirige-se para sul e termina orientada para noroeste antes de se perder numa estrada recente. Inicialmente desloca-se para sudeste em 110m. Inflete então para sudoeste por 70m. Volta a orientar-se para sudeste numa extensão de 100m. Curva novamente para sudoeste ao longo de 80m. Dirige-se para oeste numa reta de 70m. Seguidamente vai para sul em 110m. Inflete para oeste por onde vai cerca de 100m. A partir daqui vai-se dirigindo para noroeste.

Primeiro faz uma curva nesse sentido por 20m e, depois, uma pequena inflexão para sudoeste em 30m. Por fim, retorna para noroeste ao longo de 110m.

Tal como verificámos no troço da estrada nova de Coimbra até à Soianda, também esta via aproveita o substrato rochoso para a sua implantação (figura 86 do anexo fotográfico). Se este aflora por inteiro à superfície, ocupando todo o espaço da via de uma margem à outra, então não se colocam pedras para formar a calçada porque não existe essa necessidade. O afloramento pode apresentar-se no seu estado original ou pode ter sido trabalhado de forma a aplaná-lo. Quando irrompe numa das margens, o espaço em que ele não se encontra visível, é preenchido com terra batida e os blocos calcários que formam a calçada, de forma a criar uma superfície plana para a transitabilidade da carroçaria. Devido ao intenso tráfego que esse afloramento sofreu, notam-se ainda bem fincadas as marcas do rodado e, em alguns pontos, chegam a ser visíveis nas extremidades de ambas as margens em simultâneo. Isto permitiu o cálculo dos eixos dos carros que apenas varia entre 1,60m e 1,65m (figuras 87 a 89 do anexo).

Existem pontos onde a via é mais larga apresentando 4,10m. Quando ela alarga o muro da margem direita acompanha esse alargamento e deixa de ser retilíneo para formar um semicírculo. Pode isto corresponder, dada a largura média da via e a dos transportes que por ela transitavam, a um ponto de paragem ou de cedência de passagem.

5.2.2.2.8 – *Via de Relvas*

A pouco mais de um quilómetro a oeste da via do Ramalhal localiza-se uma outra via, em Relvas (mapa 18 do anexo cartográfico e figura 18 do anexo fotográfico). Está presentemente coberta por uma grande camada de caruma e folhagem, mas os blocos calcários de média e grande dimensão por que é constituída ainda são visíveis à superfície (figuras 90 e 91 do anexo fotográfico). Alguns desses blocos chegam a ter dimensões de 0,25m de comprimento por 0,20m de largura e 0,20m de comprimento por 0,25m de largura. Encontram-se fincados numa camada de terra castanha batida ou prensada. A via está delimitada, em ambas as margens, por muros divisórios de propriedade. É, por isso, idêntica às demais por nós identificadas, inclusive na sua largura média que ronda os 3,10m. Encontra-se conservada em aproximadamente 310m.

O troço desta via conserva uma bifurcação. Um dos ramais vem de nordeste para sudoeste, nuns breves 50m, e o outro vem de noroeste para sudeste, numa extensão de 60m. Este último tem também um segmento que segue para sudoeste, por apenas 10m, e que se perde junto a um pequeno muro com uma entrada. Ao se unirem ambos os ramais, a via dirige-se para sudeste, ao longo de 120m, até passar um leito de um pequeno ribeiro, hoje seco, infletindo depois em direção a sudoeste, 70m, até se perder numa estrada recente.

Devido à intensa camada de folhas e de caruma que revestia a via decidimos limpá-la onde ela se afigurava mais bem conservada com os blocos calcários mais visíveis. Registamo-la devidamente com desenho arqueológico e fotografia (figura 92 do anexo fotográfico e 27 do anexo gráfico). Constatámos que se encontra muito bem preservada com todos ou quase todos os blocos ainda *in situ* e pouco ou nada fragmentados. Não recolhemos qualquer material cerâmico dessa camada estéril.

5.3 – Os carros

A exposição que apresentamos nos próximos parágrafos resulta do acervo bibliográfico que consultámos e do estudo documental e arqueológico que realizámos, nos quais recolhemos dados concernentes ao uso do carro na Idade Média e nas vias que identificámos. A utilização do carro nesse período é, para alguns autores, problemática e, até mesmo, dúbia ou inexistente (Azevedo, 1973: 26; Castro, 1964: 212-217; Cavaillés, 1946: 27). Com base nos nossos dados pretendemos demonstrar que essa utilização existiu de facto.

É apenas com os romanos que o carro conhece uma grande difusão e utilização apesar de já ser conhecido em épocas anteriores. Contudo, segundo Menéndez Pidal, o seu advento em Época Romana é tardio porque exigiria uma complexa técnica construtiva e uma boa organização coletiva dos caminhos (1951: 22).

Na área pantanosa de Daiber, na Dinamarca, foi encontrado um carro romano de bronze com 4 rodas de raios (figura 93 do anexo fotográfico). Supõe-se que seja do século II a.C.. O seu fabrico requeria um bom domínio da metalurgia. Os carros deste período tinham rodas ferradas de pequena dimensão, 0,80m de diâmetro, com uma largura que rondava 1,50m (Caamaño Gesto, 1978: 7; Menéndez Pidal, 1951: 31;

Moreno Gallo, 2006: 4). Era um tipo de roda que facilmente degradava o pavimento das vias mas bastante apropriada para caminhos de terra (Moreno Gallo, 2006: 4). O valor dos eixos costuma ser de 1,40m mas pode oscilar entre 1,30m e 1,50m de valores mínimo e máximo respetivamente (Moreno Gallo, 2006: 161-166).

Existiam vários tipos de carros romanos (Alarcão, 1999: 106; Moreno Gallo, 2006: 8-13; Uriol Salcedo, 1990: 37): *rheda* e *carpentum*, veículos de transporte ou de viagem de quatro rodas, o primeiro era provido de um assento e o segundo era uma espécie de coche aberto semelhante à galera espanhola; *carruca*, género de coche/dormitório puxado por duas parelhas de cavalos que assentava num duplo rodado, com rodas dianteiras mais pequenas que as traseiras; *vereda*, transporte descoberto de duas rodas; *birota*, transporte de duas rodas que servia para transportar bagagem; *clabula* e *plaustrum*, transportes de mercadorias pesadas puxados por bois ou burros; e a *biga*, tipo de carro de duas rodas puxado por dois cavalos que era muito utilizado devido à sua rapidez. Os veículos de duas rodas eram puxados por três cavalos e os de quatro por oito mulas no Verão e dez no Inverno (Uriol Salcedo, 1990: 37).

Na Antiguidade Tardia o carro continuou a ser usado. Isidoro de Sevilha faz menção aos *orbis* que eram sulcos, vestígios de carros, provavelmente deixados nas calçadas (*Etimologias*, XVI: 16.13). Refere também vários tipos de veículos de duas rodas, especialmente para mercadorias, e de quatro rodas, para o transporte de pessoas tal e qual como se verificava nos carros romanos (*Etimologias*, XX: 12): *carrum*, termo empregue a um veículo de quatro rodas; a *reda*, o *carpentum* e o *plaustrum* romanos (mas que é referido como tendo duas e não quatro rodas); *caracutium*, que é um veículo de rodas muito altas; *capsus*, carro com cobertura; *pilentum* ou *petorritum*, veículo coberto de quatro rodas especialmente usado pelas senhoras que em Época Romana era de cor azul e então era avermelhado; e a *basterna*, que era puxada por dois animais⁷⁵.

Para a Alta Idade Média temos alguma documentação que comprova a utilização dos carros como verificável pelo privilégio que o conde Garci Fernández atribui aos monges da Cardeña em 972 (Serrano, 1910: 3):

“...*licentiam abeant fratres de ecclesie Sancti Petri ubi voluerint ligna taliare , aut erba segare, aut bimnis per confines laborare, aut karro per qua locum quesirit*

⁷⁵ As traduções para português dos termos em latim e das suas características são de Edgar Fernandes.

ambulare; si non abuerit karrera direta, licentiam damus pergat per defesas, per terras laboratas, per vineas, et limites frangere per via discurrente ad karro vel ad equs et mulas cargatas ambulare”.

Em 964 na Cardeña existiam mesmo vias de carros (Serrano, 1910: 14) e o seu uso é ainda referido em documentação do século XI (Serrano, 1910: 200). Sánchez-Albornoz (1965: 30-56), que estudou a cidade de León no século X, regista o uso de carretas, puxadas por gado bovino, e de carros na transação de bens para o mercado local⁷⁶.

Para Portugal também existe alguma documentação que alude ao uso do carro⁷⁷ nos séculos X, dado que o termo “*carraria*” figura já numa carta de 924 (P.M.H. D.C. 29: 19), e XI, sendo o último testemunho escrito o de uma carta de 1071 na qual se cita uma “*carrale de carro*” que está nas terras da igreja de S. João da Pendorada (P.M.H. D.C. 496: 307)⁷⁸. Rui de Azevedo (1933: 43-44) publicou um documento do “*Livro dos testamentos de Lorvão*” em que a propósito da construção de pontes levadas a cabo por um mestre Zacarias, é declarado que a população local deveria de ajudar “*cum carros et cum petra et cum cale*”. Tal é indicativo do uso do carro nem que fosse para o transporte dos materiais de construção para as pontes. O foro de carreira, conhecido documentalmente desde o século XII (P.M.H. L.C.: 486), era um imposto anual que o transeunte devia em jornadas, caminhos ou viagens ao senhorio e que fazia a pé, com a sua besta ou de carro (Viterbo, 1865: 166). António de Oliveira Marques escreveu que o uso do carro de quatro rodas, conhecido como carreta, se divulga e generaliza na Europa Ocidental na primeira metade do século XII (1996: 497). As fontes documentais que atestam o uso do carro nos séculos seguintes são mais escassas mas do século XV já temos bastantes (Almeida, 1968: 103-108).

A generalização da ferradura pelo Ocidente a partir do século IX pode ter feito decair o uso do carro, mas cremos que não terá levado ao seu desaparecimento. Os

⁷⁶ Vide Sánchez-Albornoz (1991: 85) que publicou um documento relativo aos pagamentos dos direitos de entrada no mercado de León em que se estipula preços para quem trazia as mercadorias em carros, gado asinino, bovino, cavalar e a pé.

⁷⁷ Como Virgínia Rau (1983: 155), que viu e estudou uma série de forais e de cartas de feira, escreveu: “*são vários os documentos que mencionam “carreiras” públicas*”.

⁷⁸ Vide Almeida (1968: 47-48) que refere mais alguns documentos do século X/XI que contêm os seguintes topónimos viários derivados do termo “carro”: “*carraria*” ou “*kararia*”; “*carreira*”; “*carral(e)*”; e “*carriI*”.

forais das centúrias seguintes que contêm os impostos criados para as mercadorias ou cargas apontam para que o seu transporte se fizesse pelas bestas cavалares, muares, asininas e bovinas ou pelo próprio homem, a pé. Contudo esses impostos são mais direcionados para aqueles que não pertencem ao concelho. Isso não quer dizer que o carro não fosse utilizado nessa atividade comercial, ainda que com menor frequência, ou que não fosse utilizado localmente.

Em relação à roda, escreveu Menéndez Pidal, com base em paralelos etnográficos de alguns pontos da Ásia e de Espanha, que deveria ser inicialmente maciça, tendo depois evoluído para a roda de cambões e pinas e para a roda de jantes (1951: 21-23 e 75-78). A roda de cambões e pinas encontra-se atestada para o século XIII nos selos concelhios de Carrión, o mais antigo datado de 1234 (figura 94 do anexo fotográfico). Neste selo temos um carro em madeira de apenas duas rodas que seria puxado por animais de tração. Sánchez-Albornoz acha que esta roda já existia no século X, e eram vendidas pela localidade de Rotarios, soltas ou emparelhadas no próprio eixo (1965: 48). A roda de cambões e pinas ainda hoje é usada em zonas agrícolas do vale do Douro nos típicos carros minhotos.

Um carro com duas rodas de raios ferradas surge-nos numa iluminura de um códice do século XIII (figura 95 do anexo fotográfico) num campo de terra e empregue em trabalho agrícola. A ferragem das rodas permitiria uma melhor aderência em percursos de terra batida.

Ambos os tipos de rodas – de cambões e pinas e de raios – devem ter coexistido por algum tempo na Idade Média apesar do passo evolutivo ser em direção à adoção da roda de raios.

Para Tomar a utilização do carro é sugerida documentalmente logo desde o século XII. De facto, o foral de 1174 legisla acerca da proibição da apropriação ou colocação de marcos em carreiras ou estradas públicas⁷⁹. O termo carreira pode designar um trajeto ou caminho por onde transitam carros (Almeida, 1968: 47; Ferreira Priegue, 1988: 31; Moreno Gallo, 2006: 21). O topónimo “*porto do carro*” (A.M.T., 74: 139v), que não conseguimos localizar, atesta o uso desse meio de transporte ainda antes da metade do século XV. Em 1457, em Tomar, existiam carreteiros de carro (OC/CT 52: 19). O caminho do Carril (Rosa, 1971: 42-43; A.M.T., 77: 83v) que aparece em

⁷⁹ Vide 5.1.1.

documentação de 1474 sugere o uso de carros assim como outros topónimos, o de Corredoura e de Corredoura do Mestre, em Tomar. A estrada velha para Coimbra, em 1506, é designada por “*estrada velha dos carros*” (A.M.T., 77: 129). Numa iluminura, datada de 1509, é possível observar, junto ao convento de Cristo, um carro ou carreta de duas rodas de raios comprovando que por esta altura este tipo de rodas já estaria plenamente adotada (figura 96 do anexo fotográfico)⁸⁰.

Arqueologicamente comprovámos o uso de carros na via de Relvas. As marcas dos rodados bem fincados no seu substrato permitiram determinar que a maioria dos carros que por ela circulavam tivesse entre 1,60m e 1,65m de eixo. Nas vias de Vale de Carvalho e da Póvoa estimámos, com base nas suas larguras e nas larguras úteis das pontes que lhes estão anexas, que o eixo tivesse entre 1,20m e 1,40m. O valor do eixo dos carros destas duas ronda os valores determinados por Helena Catarino nas suas vias, entre 1,30 e 1,40m (1997: 679-683); o valor que Salete da Ponte apresenta para as marcas de rodado de uma calçada em tijolo, anterior ao século XV, identificada no Paço do Infante do Convento de Cristo, 1,32m (2002: 429); e o valor que Carlos Batata publicou para as marcas de rodado da via da Soianda, 1,20m (1997: 243-244). É certo que os valores da via de Relvas são mais díspares mas como afirma Helena Catarino, os veículos não são uniformes para todas as regiões (1997: 675), e a zona de Relvas já se encontra localizada nos limites do antigo termo de Tomar.

O uso do carro na Idade Média parece-nos assim uma realidade contrariando as ideias de alguns autores, que inclusive afirmam que não existiriam estradas transitáveis para esse tipo de veículo (Azevedo, 1973: 26; Castro, 1964: 212-217; Cavaillés, 1946: 27) e reforçando as de outros (Almeida, 1968 47-48, 98-108; Gonçalves, 1982: 5; Marques, 1987a: 58; 1987b: 124; Marques, 1996: 497-498).

⁸⁰ A cota desta iluminura é A.N.T.T., *Leitura Nova*, Estremadura, Livro 4º, e foi estudada por Francisco Teixeira (1925) que, a propósito da carreta, diz que serviria para o “...*transporte de grandes pedras*...”.

Capítulo 6 – Conclusões

Quando a civilização romana se instalou no espaço de *Sellivm* construiu uma complexa rede viária que permitia a ligação com as outras *civitates* e capitais de *conventos*, fomentando a rápida afluência de bens, comércio, pessoas e correio desenvolvendo assim a economia, a agricultura e a troca de conhecimentos. Terão sido os romanos que construíram as principais estradas transregionais que ainda estavam em funcionamento na Idade Média. Exemplo disso é a estrada de Torres da qual identificámos um troço na Quinta da Torre de Santo António. A sua arquitetura e sistema construtivo muito próprios apontam para uma fundação em Época Romana. O seu traçado é muito retilíneo, é bombeada ao centro e apresenta as margens perfeitamente delineadas. O desnível entre estas e o atual nível de superfície demonstra que se recorreu à escavação do solo para a sua implementação. Esta via é a mais larga que registámos, com cerca de 5,50m.

Assim como as principais estradas romanas, também as pontes daquela época continuaram a ser transitadas durante a Idade Média. São poucos os vestígios arqueológicos que nos chegaram delas, no espaço de Tomar, mesmo assim os dados recolhidos permitem-nos saber o trajeto de algumas vias (mapa 19 do anexo cartográfico) e elencar as suas características construtivas e arquitetónicas. Em primeiro lugar é de referir que há uma predileção pelo calcário, este é o material mais comumente utilizado. Bem como a técnica de cantaria em *opus quadratum* que é igualmente a forma de construir mais corrente. A exceção é a ponte da ribeira do Arrepiado que se distingue das demais, entre outras características, pelo seu arco em *opus testaceum*. A ponte Velha ou ponte da Vila assim como a ponte dos Oleiros ou das Ferrarias foram erguidas em calcário, e até as pontes do Ramil e de Chocapalhas o teriam sido, como é observável pela aplicação da mesma técnica e material nos escadouros da primeira, e na base dos pegões da segunda. A região onde estas pontes se encontram é dominada pelo calcário, com exceção da ponte de Chocapalhas que se insere numa paisagem de xistos. Neste caso em particular o calcário terá sido trazido de fora. A opção pelo calcário como material construtivo deve-se à facilidade de acesso que se alia à facilidade do trabalho.

No caso da ponte de Chocapalhas, é interessante constatar que em Época Medieval já se opta por um material local para a sua reconstrução. No entanto, os blocos do arco que perviveu desde a Idade Média são em calcário, ou seja, parece existir uma grande preocupação com a sua solidez e há a noção de que o calcário seria o material

mais indicado e mais resistente para se fazerem as aduelas em comparação com o xisto que perde em resistência e consistência. Já no que se refere ao paramento desta estrutura optou-se pelo uso do xisto, que por ser local era mais fácil de obter e é ainda mais facilmente trabalhável. Tal opção é igualmente seguida na ponte do Carril.

Na Idade Média o número de vias e pontes será mais abundante quando comparado com o Período Clássico. Com efeito, novos núcleos populacionais vão surgindo e torna-se necessário ligá-los entre si e estabelecer conexões com as áreas rurais circundantes, dinamizando as relações cidade-campo e campo-campo.

As vias cuja cronologia fundacional atribuímos à Idade Média comungam de um mesmo universo de dados métricos, construtivos e arquitetónicos. Todas as vias que estudámos partilham uma mesma tipologia construtiva: calçadas de blocos calcários de pequena e média dimensão, sem organização ou padrão construtivo, fincadas numa camada de terra batida habitualmente ladeadas por muros divisórios de propriedade aos quais as calçadas parecem encostar. Outro dado em comum é o das suas dimensões, que rondam sempre os valores entre os 2,70m e os 3,10m.

A utilização de carros por estas vias surge fortemente atestada pelas marcas de rodado no próprio afloramento rochoso de uma delas. Estimámos as medidas dos eixos dos carros entre 1,20m ou 1,40m, o que quer dizer que as vias suportavam dois sentidos de trânsito. A via do Ramalhal apresenta uns valores mais elevados, com a medida dos eixos a chegar a 1,65m, mas como expusemos, há pontos em que a via alarga para os 4,10m, o que corresponderá a pontos de cedência de passagem. As larguras destas vias são significativamente mais pequenas quando comparadas com a estrada de Torres ou com a via da Soianda.

A cronologia medieval da via de Vale de Carvalho surge reforçada por quatro importantes indicadores:

- 1) a sua associação com uma ponte datada desse período;
- 2) é possível correlacioná-la com a estrada (calçada) da Pedreira referida no códice 77, datado de 1506, encontrando-se a mesma orientada para essa localidade, sendo ainda hoje conhecida como a estrada que ia de Brasões para a Pedreira ou a estrada da igreja;
- 3) a sua passagem perto da igreja de São Miguel Arcanjo que se supõe ser de fundação medieval;

4) os materiais cerâmicos encontrados no seu prolongamento, em Casal do Ribeiro apontam indubitavelmente para a sua utilização em Período Medieval.

As vias transitadas no medievo assumem portanto uma nova orientação, relacionada com a religiosidade, que está na base do traçado de muitas delas, como vimos por exemplo em Vale de Carvalho e em Ceras.

Pelas fendas que a via de Vale de Carvalho apresenta e pela estratigrafia das suas margens constatámos que não existe qualquer momento de construção anterior. Contudo, apresenta alguns remendos, de uma posterior reparação, mas que se fizeram apenas na sua camada original/superficial através da colocação de seixos nos espaços mais afetados pelo uso.

O facto de não se ter construído uma via por cima dela, como acontece com as romanas, parece-nos ser indicador da sua maior resistência. A via de Vale de Carvalho nunca iria sofrer da consolidação e esmagamento dos vários estratos por que era composta uma via romana. Esta última, com a ação do tempo, peso próprio e uso continuado, vai perdendo a sua plasticidade originando deformações que, por sua vez, levam a subseqüentes reparações.

Também a via da Póvoa surge associada a uma ponte de cronologia medieva que apresenta um tabuleiro em cavalete ou em dupla rampa, um tipo de tabuleiro que foi muito utilizado desde o século XII ao século XIV. A via evidencia semelhanças arquitetónicas e construtivas com a anterior, pois também foi construída com blocos de calcário de pequena e média dimensão fincados numa camada de terra batida de cor castanha.

Apesar da via do Ramalhal e a de Relvas não estarem associadas a pontes, denotam exatamente a mesma tipologia construtiva e o seu ladeamento por muros divisórios de propriedade. A via do Ramalhal aproveita o substrato rochoso aplanado e adaptado ao seu leito. Também na estrada nova de Coimbra constatámos que quando o substrato irrompe numa das margens, a margem oposta em que ele não é visível, é preenchida com terra batida e os blocos calcários que formam a calçada, de forma a criar uma superfície nivelada para a transitabilidade dos carros.

A arquitetura destas vias, de importância local ou regional, é diferente das vias de Paialvo e da Soianda, que têm um carácter transregional e apresentam um padrão de construção. Com efeito, nestas predomina um aparelho de lajes ou blocos de maiores

dimensões. As margens são perfeitamente delineadas por uma fiada de blocos às quais surgem outras fiadas transversais ou em perpendicular, formando os travões. O enchimento da calçada entre os travões é composto também por blocos calcários mas de menores dimensões.

As pontes medievais apresentam igualmente uma série de particularismos arquitetónicos e construtivos próprios que se constituem como uma espécie de fósseis-diretores: a opção pelo tabuleiro em cavalete ou de dupla rampa, observável na ponte da Póvoa; os arcos ogivais ou quebrados, da ponte de Peniche; as marcas de canteiro, existentes na ponte de Chocapalhas e na de Ceras; e a utilização da alvenaria em detrimento da cantaria que é mais comum nas pontes romanas. Há que ressaltar, tal como já mencionado, tal não significa que algumas pontes medievais não fossem construídas em cantaria, mas a regra é a outra. Com efeito, por exemplo, a ponte de Peniche tê-lo-á sido num primeiro momento sendo depois reconstruída em alvenaria.

Apesar de todas estas características comuns a algumas vias e pontes que apresentamos neste estudo, concluímos com o princípio de que se deve sempre ter em conta a conjugação de vários critérios de datação, aqueles que tivemos oportunidade de enumerar ao longo do capítulo 4. Só desta maneira se poderá eventualmente chegar a alguma conclusão no que respeita à cronologia de construção e à identificação dos vários momentos reconstitutivos ou remodeladores da estrutura viária que estamos a estudar.

A conjugação dos dados documentais com os dados arqueológicos permitiu, assim, traçar um vasto, complexo e bem organizado sistema viário para o espaço de Tomar na Idade Média. Este era constituído por uma série de estradas transregionais, regionais, caminhos, azinhagas e pontes que permitiam todo o tipo de ligações com os concelhos vizinhos, centros urbanos e respetivos arrabaldes, aldeias e campo (mapa 19 do anexo cartográfico).

Bibliografia

Fontes Manuscritas:

I – Arquivo Nacional da Torre do Tombo

1. Mesa da Consciência e Ordens

1.1. Códice OC/CT 52 (cota antiga B 51-52)

II – Arquivo da Santa Casa da Misericórdia de Tomar

1. Códice 74

2. Códice 77

Fontes Impressas:

Anais do Município de Tomar, crónica dos acontecimentos ocorridos no termo de Tomar desde 1137 até ao final do século passado. Vols. I, VII e VIII. ROSA, A. (1940-1972). Tomar: Câmara Municipal de Tomar.

CARDOSO, J. (1652) - *Agiologio Lusitano*. Tomo I. Lisboa: Officina Craesbeekiana.

CARDOSO, J. (1666) - *Agiologio Lusitano*. Tomo III. Lisboa: Officina Craesbeekiana.

Chronica de El-Rei D. Fernando, vol. II. LOPES, F. (1895). Lisboa: Bibliotheca de Classicos Portuguezes.

Chronica de El-Rei D. João I. Vols. I-IV. LOPES, F. (1897). Lisboa: Bibliotheca de Classicos Portuguezes.

COSTA, A. (1712) - *Corografia portugueza e descripçam topografica do famoso reyno de Portugal, com as noticias das fundações das cidades, villas, & lugares, que contem; varões illustres, gealogias das familias nobres, fundações de conventos, catalogos dos Bispos, antiguidades, maravilhas da natureza, edificios, & outras curiosas observaçoens*. Tomo III, Lisboa: Officina Real Deslandesiana.

CUNHA, R. da (1642) - *Historia ecclesiastica da igreja de Lisboa: vida e acçoens de seus prelados, e varões eminentes em santidade, que nella florescerão*. Vol. I. Cap. XIV. Lisboa: Manoel da Sylva, fl. 32-33;

Documentos Medievais Portugueses. Documentos Régios. A.D. 1095-1185. Vol. I. edição de AZEVEDO, R. (1958). Lisboa: s.n.

Etimologias, SEVILHA, I. (s.d.), consultável online ou em pdf no site: <http://pt.scribd.com/doc/7357446/Sevilla-San-Isidoro-de-Etymologiarum>, acesso 24-03-12.

Itinerarium Antonini Avgvsti et Hierosolymitanvm, ex libris manv scriptis edidervnt, PARTHEY, G. e PINDER, M. (1848). s.l.: Berolini impensis friderici nicolai, p. 245, consultável em pdf no site: http://books.google.pt/books?id=s0oMAAAAYAAJ&printsec=frontcover&dq=Itinerarium+Antonini&hl=pt-PT&sa=X&ei=uK43T8LkE6Gw0QXq-OSeAg&redir_esc=y#v=onepage&q=Itinerarium%20Antonini&f=false, acesso 12-02-2011.

Monumenta Henricina, Vols. I-IV e VIII. ALMEIDA M. de, BROCHADO I., e DINIS, A. (Subcom.) (1960-1967). Coimbra: s.n.

PINA, R. (1977) - *Crónicas de Rui de Pina: D. Sancho I, D. Afonso II, D. Sancho II, D. Afonso III, D. Dinis, D. Afonso IV, D. Duarte, D. Afonso V, D. João II*. Coleção Tesouros da literatura e da história. Porto: Lello e Irmão.

Portvgaliae Monvmenta Historica, a saecvlo octavo post christvm vsqve ad qvintvmdecimvm. Diplomata et chartae. Vol. I, fascs. I-II. *Leges et Consuetvdines*. Vol. I, fasc. III. *Scriptores*. Vol. I, fasc. I. HERCULANO, A. dir. (1856-1869). Lisboa: *Ivssv academiae scientarvm olisiponensis*;

SERRANO, L. (1910) - *Becerro gotico de Cardena*. Coleção Fuentes para la Historia de Castilla, tomo III. Valladolid: Cuesta Editor.

Bibliografia geral:

ADAM, J.-P. (1989) – “Les voies, les ouvrages d’art”. In *La construction romaine: matériaux et techniques*. Paris: Éditions A. et J. Picard, pp. 300-311.

ALARCÃO, J. de (1983) – “As vias e os lugares”. In *Portugal Romano*. Edição revista. Lisboa: Editorial Verbo, pp. 65-113.

ALARCÃO, J. (Coord.) (1990) – “O domínio romano”. In MARQUES A. O. e SERRÃO, J. (Dir.) - *Nova História de Portugal*, vol. I, *Portugal das origens à romanização*. 1ª edição. Lisboa: Editorial Presença, p. 345-489.

ALARCÃO, J. de (1992) - “O território de Sellium”. In *Actas do seminário O espaço rural na Lusitânia, Tomar e o seu território*. Tomar: Centro de Estudos de Arte e Arqueologia da Escola Superior de Tecnologia, pp. 9-23.

ALARCÃO, J. (1999) – *Conimbriga, o chão escutado*. [Lisboa]: Círculo de Leitores, pp. 106-111.

ALARCÃO, J. de (2002) - *O domínio romano em Portugal*. 4ª edição. Mem Martins: Europa-América.

ALMEIDA, C. (1968) - *Vias medievais de entre Douro e Minho*. Dissertação de licenciatura em história apresentada à Faculdade de Letras do Porto. Porto, policopiado.

ALMEIDA, C. (1974) - Os caminhos e a assistência no Norte de Portugal. Sep. de *A pobreza e a assistência aos pobres na península Ibérica durante a idade média*, Lisboa: s.n.

ALMEIDA, C. (2001) - *História da arte em Portugal*, vol. I, *O românico*. 1ª edição. Lisboa: Editorial Presença.

ALMEIDA, C. e BARROCA, M. (2002) - *História da arte em Portugal*, vol. II, *O gótico*. 1ª edição. Lisboa: Editorial Presença.

ALMEIDA, F., (1956) - *Egitânia, história e arqueologia*. publicação nº 2. Lisboa: Publicações da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

ALVIM, J. (1951) - “Algumas considerações sobre um troço da estrada medieval de Santarém a Coimbra”. *Anais da União dos Amigos dos Monumentos da Ordem de Cristo*, vol. III. Tomar: Tipografia Santos e Gouveia, pp. 85-92, 115-116 e 122-127.

AMORIM, J. (2010) - *Pontes romanas e medievais, aprender a distinguir e conservar*. S.l.: Euedito.

ANDRADE, A. (Coord.) (2002) – *As estradas em Portugal: memória e história*, vol. 2, *Bibliografia*. [Lisboa]: Centro Rodoviário Português.

ARAÚJO, L. (1983) - “Os muçulmanos no Ocidente peninsular”. In SARAIVA, J. H. (Dir.) - *História de Portugal*, vol. I. Lisboa: Publicações Alfa, pp. 245-290.

ARNAUT, S. (1939) - *Ladeia e Ladera. Subsídios para o estudo do feito de Ourique*, Coimbra: Gráfica de Coimbra.

AZEVEDO, J. L. de (1973) – “A monarquia agrária”. In *Épocas de Portugal económico, esboços de história*. 3ª edição. Lisboa: Livraria Clássica Editora, pp. 9-54.

AZEVEDO, R. (1933) - O mosteiro de Lorvão na reconquista cristã. Sep. do *Arquivo Histórico de Portugal*. Lisboa: Bertrand (Irmãos) Lda.

BAIÃO, A. (1910) - “A villa e concelho de Ferreira do Zêzere, as Pias e o seu termo no século XVI”. *O Archeologo Português*. Série 1. Vol. 15. nº 1-12. Lisboa: Museu Ethnographico Português, pp. 265-294.

BARBOSA, P. (1991) – “Leiria e a defesa dos campos de Coimbra”. In *Documentos, lugares e homens. Estudos de história medieval*. Lisboa: Edições Cosmos História, pp. 13-33.

BARRADAS, E. (2007), *Relatório final das sondagens arqueológicas e escavação arqueológica de emergência no casal do Acipreste, ao PK 4+900 do IC9 – Sublanço nó de Carregueiros/Tomar (IC3)*. Relatório inédito policopiado depositado nos arquivos do I.G.E.S.P.A.R. Ozecarus Lda.

BARROCA, M. (1995) –*Epigrafia medieval portuguesa (862-1422)*, vol. II, tomo I. Dissertação de tese de doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Porto, policopiado.

BARROCA, M. (1996/97) - “A ordem do templo e a arquitetura militar portuguesa do século XII”. *Portugália*, vols. XVII-XVIII. Porto. pp. 171-209.

BARROCA, M. (2003a) - “História das Campanhas”. In BARATA, M. T. (Dir.) - *Nova História Militar de Portugal*, vol. I. 1ª edição. Lisboa: Círculo de Leitores, pp. 23-63.

BARROCA, M. (2003b) - “Armamento Medieval”. In BARATA, M. T. (Dir.) - *Nova História Militar de Portugal*, vol. I. 1ª edição. Lisboa: Círculo de Leitores, pp. 123-147.

BATATA, C. (1992) - “O complexo arqueológico da ribeira da Beselga”. In *Actas do seminário O espaço rural na Lusitânia, Tomar e o seu território*. Tomar: Centro de Estudos de Arte e Arqueologia da Escola Superior de Tecnologia, pp. 49-53.

BATATA, C. (1997) - *As Origens de Tomar. Carta Arqueológica do Concelho*. Tomar: Centro de Estudos e Protecção do Património da Região de Tomar.

BICHO, J. (1987) – “Santiago”. In *Património artístico do concelho de Torres Novas*. Torres Novas: Câmara Municipal de Torres Novas, pp. 79-83.

BILOU, F. (2005) - *Sistema viário antigo na região de Évora*. 2ª edição. Lisboa: Edições Colibri.

BORGES, N. (2006) - *Relatório preliminar das sondagens e escavações arqueológicas no IC9 – nó de Carregueiros/Tomar (IC3), 2ª fase*. Relatório inédito policopiado depositado nos arquivos do I.G.E.S.P.A.R. Ozecarus Lda.

BORGES, N. (2007) - *Relatório final da limpeza e desenho da via romano/medieval sob o viaduto do Tripeiro I, IC9 – Alburitel/Tomar (IC3) Sublanço Carregueiros/Tomar (IC3)*. Relatório inédito policopiado depositado nos arquivos do I.G.E.S.P.A.R. Ozecarus Lda.

BORGES, N. e SILVA, R. (2007) - *Relatório final das escavações arqueológicas na Quinta da Ponte de Peniche (PK 4+500), IC9 – nó de Carregueiros/Tomar (IC3)*. Relatório inédito policopiado depositado nos arquivos do I.G.E.S.P.A.R. Ozecarus Lda.

BRANDÃO, Z. (1883) – “O município de Santarém”. In *Monumentos e lendas de Santarém*. Lisboa: Horas Românticas, pp. 333-519.

CAAMAÑO GESTO, J. (1978) - “Aportaciones al estudio de las vías romanas”. *Minia*. 2ª série. nº1. Braga: Livraria Editora Pax, pp. 80-98.

CAAMAÑO GESTO, J. (1979) - “Alteraciones de las vías romanas y su difícil distinción com los caminos posteriores”. *Bracara Augusta*. nº 33. Braga: Gráficas da Livraria Cruz, pp. 5-11.

CARON, L. (2004) - *Relatório de escavação da via romana, Casal Salgueiro (PK 118+100), Paialvo, Modernização da linha do Norte, subtroço 2.1, Entroncamento/Albergaria dos Doze*. Relatório inédito policopiado. Tomar: s.n.

CASTRO, A. (1964) – “Grau de desenvolvimento material e tecnológico dos transportes”. In *A evolução económica de Portugal dos séculos XII a XV*, vol. IV. Lisboa: Portugália Editora, pp. 189-314.

CASTRO, A. (1983) - “Desenvolvimento das actividades produtivas”. SARAIVA, J. H. (Dir.) - *História de Portugal*, vol. II. Lisboa: Publicações Alfa, pp. 209-222;

CASTRO, M. J. Mêndia de (1973) - *Subsídios para a carta arqueológica do concelho de Tomar*. Dissertação de tese de licenciatura apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Lisboa, policopiado.

CATARINO, H. (1997) – “As vias de comunicação”. In *O Algarve oriental durante a ocupação islâmica: povoamento rural e recintos fortificados*. Dissertação de tese de doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. Coimbra, policopiado, pp. 663-688.

CAVAILLÈS, H. (1946) - “La route française”. In *Étude de Géographie Humaine*. Paris: Librairie Armand Colin, pp. 13-34.

CENTENO, R. (1983) - “A dominação romana”. In SARAIVA, J. H. (Dir.) - *História de Portugal*, vol. I. Lisboa: Publicações Alfa, pp. 149-212.

CONDE, M. (1996) - *Tomar Medieval: o espaço e os homens*. Dissertação de mestrado em história medieval apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Cascais: Patrimonia.

CONDE, M. (1997) – *O Médio Tejo nos finais da Idade Média: a terra e as gentes*. Dissertação de tese de doutoramento apresentada à Universidade dos Açores. Ponta Delgada, policopiado.

CONDE, M. (2005) - “A confraria de Santa Cruz de Tomar”. In *Arquipélago-História*. 2ª série. Vol. IX. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, pp. 599-616.

DAVEAU, S. (1988) - “A estrada coimbrã, o traçado pela serra de Ancião”. In *Estudos e ensaios em homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*. 1ª edição. Lisboa: Livraria Sá da Costa, pp. 451-461.

DAVEAU, S. (2005) – “O enquadramento de Portugal”. In *Portugal geográfico*. 4ª edição. Lisboa: Edições João Sá da Costa, Lda, pp. 41-92.

DAVID, P., (1947) – “Le texte du parochiale”. In *Études historiques sur la Galice et le Portugal du VI^e au XII^e siècle*. Paris-Lisboa: Institut Français au Portugal e Instituto de Estudos Históricos Dr. António de Vasconcelos da Faculdade de Letras de Coimbra, pp. 19-44.

DURÁN FUENTES, M. (2002) - “Análisis constructivo de los puentes romanos”. In *I congreso sobre las obras públicas romanas*. Mérida: s.n. Disponível online no site: <http://www.traianvs.net/textos/puentes05.php>, acesso 28-04-12.

FABIÃO, C. (1993) – “As vias”. In MATTOSO, J. (Dir.) - *História de Portugal*, vol. I, *Antes de Portugal*. Lisboa: Editorial Estampa, pp. 243-257.

FARINHA, M. e JARA A. (1997) – “Livros de Notas do convento de Tomar”. In *Mesa da consciência e ordens*. Lisboa: Instituto dos Arquivos Nacionais da Torre do Tombo, pp. 289-291.

FERREIRA PRIEGUE, E. (1981) - “Circulación y red viaria en la Galicia medieval”. In *Actes du Colloque: Les Communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen-Age*. Paris: Centre National de la Recherche Scientifique, pp. 65-71.

FERREIRA PRIEGUE, E. (1988) - “Los caminos medievales de Galicia”. *Boletín avriense*. Anexo 9. Ourense: Museu Arqueológico Provincial.

GARCIA MERCADAL, J. (1952) – “Viaje del noble bohemio Leon de Rosmithal de Blatina por España y Portugal”. In *Viajens de extranjeros por España e Portugal desde los tempos mas remotos hasta finales del siglo XVI*. Madrid: Aguilar S.A. de ediciones, pp. 259-305.

GIRÃO, A. (1949-51) – “Estrutura e relevo do solo”. In *Geografia de Portugal (acrescida do estudo das ilhas adjacentes)*. 2ª edição. Porto: Portucalense Editora, pp. 47- 94.

GOMES, R. (1995) - “Cerâmicas muçulmanas: quais as metodologias arqueológicas?”. In *Actas das 1^{as} jornadas de cerâmica medieval e pós-medieval, métodos e resultados para o seu estudo*. Porto: Câmara Municipal de Tondela, pp. 41-50.

GOMES, R. (2002) – “Vias de comunicação”. In *Silves (Xelb), uma cidade do Gharb Al-Andalus: território e cultura*. In *Trabalhos de Arqueologia*. nº 23. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, pp. 156-160.

GONÇALVES, A., (1937) – “Quintas do concelho de Torres Novas”. In *Memórias de Torres Novas. Novos subsídios para a sua história*. 1ª edição. Torres Novas: Câmara Municipal de Torres Novas, pp. 261-362.

GONÇALVES, I., (1980) – “Viajar na Idade Média: através da península em meados do século XIV”. Sep. *Arquipélago*. nº 2. [Ponta Delgada]: Instituto Universitário dos Açores, pp.119-142.

GONÇALVES, I., (1982) – “Viajar na Idade Média: de e para Alcobaça na primeira metade do século XV”. Sep. *Estudos Medievais*. nº 2. Braga: Oficinas Gráficas da Livraria Cruz, pp. 3-27.

GOZALBES CRAVIOTO, E. (1987) - “Una aproximación al estudio de las vías en la Hispania visigótica”. In *Atas del II Congreso Internacional de Camineria Hispânica*, vol. I. Guadalajara: AACHE Ediciones, pp. 85-94.

GUIMARÃES, V. (1918) - “Inscrições tomarenses, século XII”. In *Anais da União dos Amigos dos Monumentos da Ordem de Cristo*, vol. I. Lisboa: Tipografia do Anuário Comercial, pp. 8-12.

GUIMARÃES, V. (1927) – *Thomar. S.^{ta} Iria*. Lisboa: Livraria Coelho.

IMBERDIS, F. (1939) - “Les routes médiévales: mythes et réalités historiques”. In *Annales d'Histoire Sociale*, tomo I. nº4. Paris: s.n., pp. 411-416.

LÉVI PROVENÇAL, E. (1990) – “El estado andaluz y la corte omeya a mediados del siglo IX”. In JOVER ZAMORA, J. M. (Dir.) - *História de España Ramón Menéndez Pidal*, tomo IV, *España Musulmana (711-1031): la conquista, el emirato, el califato*. 7ª edição. Madrid: Espasa-Calpe, pp. 156-181.

LOPEZ-OSCAZBERRO, P. (1997) - “Los caminos portugueses a Santiago en la obra del geógrafo arabe al-Idrisi”. In *III Encontro sobre os caminhos portugueses a Santiago*. Valença: Câmara Municipal de Valença, pp. 51-59.

MACIEL, J., (1987) - Pontes romanas e medievais a Norte do rio Douro. Sep. da *Gaya*, vol. V. Vila Nova de Gaia: Gabinete de História e Arqueologia de Vila Nova de Gaia.

MACIEL, J. e MACIEL, T. (2004) - *Estradas romanas no território de Vinhais: a antiga rede viária e as suas pontes*. Vinhais: Vinhais Património.

MANTAS, V. (1985) - “Dois novos miliários do território de Conimbriga”. *Biblos*, vol. LXI. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, pp. 159-179.

MANTAS, V. (1990) – “A rede viária do convento escalabitano”. In *Actas del Simpósio sobre la red viaria en la Hispania romana*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico, pp. 217-231.

MANTAS, V. (1992) - “Vias romanas da região de Tomar: os miliários”. In *Actas do seminário O espaço rural na Lusitânia, Tomar e o seu território*. Tomar: Centro de Estudos de Arte e Arqueologia da Escola Superior de Tecnologia, pp. 31-46.

MARGARY, I. (1948) - *Roman ways in the Weald*. London: Phoenix House.

MARQUES, A. O. (1987a) – “Construção civil”. In MARQUES A. O. e SERRÃO, J. (Dir.) - *Nova História de Portugal*, vol. IV, *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*. 1ª edição. Lisboa: Editorial Presença, pp. 58-59.

MARQUES, A. O. (1987b) – “A circulação e a distribuição dos produtos”. In MARQUES A. O. e SERRÃO, J. (Dir.) - *Nova História de Portugal*, vol. IV, *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*. 1ª edição. Lisboa: Editorial Presença, pp. 123-149.

MARQUES, A. O. (1993) – “Vias de comunicação”. In MARQUES A. O. e SERRÃO, J. (Dir.) - *Nova História de Portugal*, vol. II, *Das invasões germânicas à Reconquista*. 1ª edição. Lisboa: Editorial Presença, pp. 168-171.

MARQUES, A. O. (1996) – “A circulação e a troca de produtos”. In MARQUES A.O. SERRÃO, J. (Dir.) - *Nova História de Portugal*, vol. III, *Portugal em definição de fronteiras*. 1ª edição. Lisboa: Editorial Presença, pp. 487-528.

MARQUES, A. O. (2010) – “Comunicações e povoamento”. In *História de Portugal*, vol. I, *Das origens ao Renascimento*. 14ª edição. Barcarena: Editorial Presença, pp. 49-51.

MATTOSO, J. (Dir.) (1994) – “As invasões almóadas de 1190 e 1191”. In *História de Portugal*, vol. II, *A monarquia feudal (1096-1480)*. [Lisboa]: Editorial Estampa, pp. 95-97.

MENÉNDEZ PIDAL, G. (1951) - *Los caminos en la historia de España*. Madrid: Ediciones Cultura Hispânica.

MORENO, H. (1979) – *A acção dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos fins da Idade Média*. Porto: Brasília editora.

MORENO GALLO, I (2006) - *Vías romanas. Ingeniería y técnica construtiva*. 2ª edição. Madrid: Ministério de Fomento; Dirección General de Carreteras.

OLEIRO, J. (1959) - “Achados arqueológicos em S. Silvestre de Bezelga (Porto da Lage, Tomar). *Conimbriga*, vol. I. Coimbra: Instituto de Arqueologia da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, pp. 123-125.

OLIVEIRA, M. (1943) - De Talábriga a Lancóbriga pela via militar romana. Sep. do *Arquivo do distrito de Aveiro*, vol. IX. Coimbra: Coimbra Editora.

PEREIRA, F. (1928) - “Pontes medievais nos Arcos-de-Valdevez”. *Portucale*, vol. I. nº 3 a 5. Porto: Empresa Industrial Gráfica do Porto, pp. 148-156, 178-185, 249-256.

PIMENTA, J. e MENDES, H. (2007) - “A escavação de um troço da via romana “Olisipo-Scallabis” (em Vila Franca de Xira)”. *Revista Portuguesa de Arqueologia*. Vol. 10. nº 2. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, pp.189-228.

PONTE, M. Salete da (1985a) - “Paço do infante, convento de Cristo”. *Informação arqueológica*. nº 7. Lisboa: Departamento de Arqueologia do Instituto Português de Património Cultural, p. 74.

PONTE, M. Salete da (1985b) - “Rua Carlos Campeão, forum (“Sellium”), *Informação arqueológica*. nº 7. Lisboa: Departamento de Arqueologia do Instituto Português de Património Cultural, Lisboa, p. 75-77.

PONTE, M. Salete da (1989), *Sellium, Tomar romana*. Tomar: Centro de Estudos e Arte e Arqueologia.

PONTE, M. Salete da (1995) - “Achegas para a carta arqueológica de Tomar”. *Portugália*, vol. XVI. Porto, pp. 291-309.

PONTE, M. Salete da (2001) - “A barragem de Chocapalhas (Tomar): exploração de recursos naturais”. *O arqueólogo português*. Série IV. nº 19. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, pp. 159-186;

PONTE, M. Salete da (2002) - “Intervenção arqueológica no castelo de Tomar”. In FERNANDES, I. C. (Coord.) - *Mil anos de fortificações na Península Ibérica e no Magreb (500-1500), actas do primeiro simpósio internacional sobre castelos*. Lisboa: Colibri; Câmara Municipal de Palmela, pp. 423-438;

PONTE, M. Salete da (2007) - “Tomar islâmica do Gharb al-Andalus: alcáçova e arredores”. *Al-madan*. 2ª série. nº 15. XIII. Almada: Centro de Arqueologia de Almada, pp. 1-6;

RAU, V. (1983) - *Feiras medievais portuguesas. Subsídios para o seu estudo*. 2ª edição. Lisboa: Editorial Presença.

RIBEIRO, O. (1955) - “Las regiones litorales del centro (Beira-Mar y Extremadura)”. In TERÁN, M. (Dir.) - *Geografía de España y Portugal*, tomo V, *Portugal*. Barcelona: Montaner y Simón, pp. 244-248.

RIBEIRO, O. (2011) – “Portugal Mediterrâneo”. In *Portugal, o mediterrâneo e o atlântico*. 1ª edição. Lisboa: Letra Livre, pp. 63-137.

RODRIGUES, M. (1994) - *Cerâmicas medievais da região de Moncorvo (sécs. XII-XIII)*. Dissertação de mestrado em Arqueologia apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Porto, policopiado.

ROSA, A. (1940) - “O concelho de Tomar”. In *Boletim da junta de província do Ribatejo*. nº 1. Lisboa: Tipografia Bertrand, pp. 252-258.

ROSA, A (1960) - *De Tomar*. Tomar: A Gráfica de Tomar.

ROSA, A. (1970) - A olivicultura e a oleicultura no isento de Tomar nos séculos XII a XIV. Sep. do *Boletim da Junta Nacional do Azeite*. nº 79. Lisboa: s.n.

RUIZ CARMONA, S. (1987) - “Propuesta metodológica para el estudio de las vías medievales II: aplicación en la sagra (Toledo)”. In *Actas del II congreso Internacional de Camineria Hispânica*, vol. II. Guadalajara: AACHE Ediciones, pp. 185-210.

SAA, M. (1956) - *As grandes vias da Lusitânia*, vol. I. Lisboa: Sociedade Astoria.

SAA, M. (1959) - *As grandes vias da Lusitânia*, vol. II. Lisboa: Sociedade Astoria.

SALAMA, P. (1959) - *Les voies romaines de l’Afrique du Nord*. Algérie: Gouvernement Générale de l’Algérie.

SÁNCHEZ-ALBORNOZ, C. (1965) – “El Mercado”. In *Una ciudad de la España cristiana hace mil años, estampas de la vida en León*. 11ª edição. Madrid: Rialp, S.A., pp. 30-56.

SÁNCHEZ-ALBORNOZ, C. (1991) – “Comercio”. In JOVER ZAMORA, J. M. (Dir.) - *História de España Ramón Menendez Pidal*, tomo VII, *La España cristiana de los siglos VIII al XI: el reino Astur-Leonés (722-1037): sociedad, economía, gobierno, cultura y vida*. 3ª edição. Madrid: Espasa-Calpe, pp.82-99.

SILVA, A. e RIBEIRO, M. (2006-2007) - “Cerâmica medieval das escavações no castelo de Arouca – ensaio de análise morfotipológica”. *Portugália*, vols. XXVII e XXVIII. Porto. pp. 69-88.

SIMÕES, J. (1943) - “Inscrições lapidares no convento de Cristo”. In *Anais da União dos Amigos dos Monumentos da Ordem de Cristo*. Vol. II. Lisboa: Imprensa Lucas e C.ª, pp. 84-89, 97-100, 106-111.

TEIXEIRA, F. (1925) - “Uma iluminura do século XVI”. In *Contribuições para a História das Artes em Portugal*. Vol. V. Lisboa: Tipografia do comércio, pp. 5-25.

TENTE, C. (2007) - *A ocupação alto-medieval da encosta noroeste da Serra da estrela*. In *Trabalhos de Arqueologia*. nº47. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia.

TORRES BALBÁS, L. (1990) – “Puentes y construcciones militares”. In JOVER ZAMORA, J. M. (Dir.) - *História de España Ramón Menendez Pidal*, tomo V, *España Musulmana (711-1031):instituciones, sociedad, cultura*. 6ª edição. Madrid: Espasa-Calpe, pp. 621-630.

TRINDADE, L. e DIOGO, A. (2003) - “Cerâmicas de um silo da alcáçova de Santarém”. In *Actas das 3ª jornadas de cerâmica medieval e pós-medieval, métodos e resultados para o seu estudo*. Tondela: Câmara Municipal de Tondela, pp. 145-150.

URIOL SALCEDO, J. (1990) - *Historia de los caminos de España*, Vol. I, *Hasta el siglo XIX*. In Colección de ciências, humanidades e ingenieria. nº 33. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos Editorial AC.

VAZ, J. I. (1979) - Contributo dos documentos medievais para a prospecção arqueológica. Sep. *Actas das Primeiras Jornadas do Grupo de Arqueologia e Arte do Centro*. Coimbra: Grupo de Arqueologia e Arte do Centro, pp. 181-197.

VEIGA, A. B. da Costa (1943) - “Algumas estradas romanas e medievais”. *Estudos de História Militar Portuguesa*. Vol. I. Lisboa: s.n.

VELOSO, C. (1992) - “Duas estátuas de Tomar?”. In *Actas do seminário O espaço rural na Lusitânia, Tomar e o seu território*. Tomar: Centro de Estudos de Arte e Arqueologia da Escola Superior de Tecnologia, pp. 63-69.

VITERBO, J. (1865) - *Elucidário das palavras, termos e frases que em Portugal antigamente se usaram e que hoje regularmente se ignoram*, Tomo I. 2ª edição. Lisboa: A. J. Fernandes Lopes.

VITERBO, J. (1865), *Elucidário das palavras, termos e frases que em Portugal antigamente se usaram e que hoje regularmente se ignoram*, Tomo II. 2ª edição. Lisboa: A. J. Fernandes Lopes.

Anexos

Considerações sobre os anexos cartográfico, fotográfico e gráfico.

O presente apartado tem por objetivo a apresentação dos itens que nortearam a organização interna dos anexos. Estes encontram-se estruturados em anexo cartográfico, fotográfico e gráfico.

O anexo cartográfico é constituído por dois mapas de contextualização espacial da presente dissertação, o do atual concelho e o do antigo termo. Intercalado com as imagens surgem os mapas de localização das ocorrências arqueológicas, tendo por base os excertos da Carta Militar de Portugal, à escala 1:25000, que por ter usado uma base informática raster não foi possível apresentar os anos de publicação de cada uma das folhas utilizadas. Nestes excertos cartográficos apresenta-se a vermelho o traçado real das vias e a azul o traçado hipotético. Usaram-se os círculos para indicar as pontes ou ajudar a precisar a localização de algumas vias. O mapa final diz respeito às vias utilizadas na Idade Média no espaço de Tomar.

O anexo fotográfico encontra-se organizado em fotografias satélite e fotografias dos sítios referidos e abordados na dissertação. As fotografias satélite do Google Earth têm a seguinte legenda:

- Traçado a vermelho – indica o trajeto real de uma via e/ou onde se apresenta mais conservada;
- Traçado a azul – indica o trajeto hipotético de uma via que pode apresentar ainda alguns vestígios da sua passagem;
- Marcador vermelho – ponte de fundação romana;
- Marcador amarelo – ponte de fundação medieval;
- Marcador castanho – assinala locais com ocupação medieval;
- Marcador verde – Castelo ou local fortificado;
- Limites a branco – delimitam estruturas arqueológicas verificadas no terreno.

Os anexos gráficos são constituídos pelos registos gráficos ou desenhos das ocorrências arqueológicas e fotografias das marcas de canteiro das pontes.

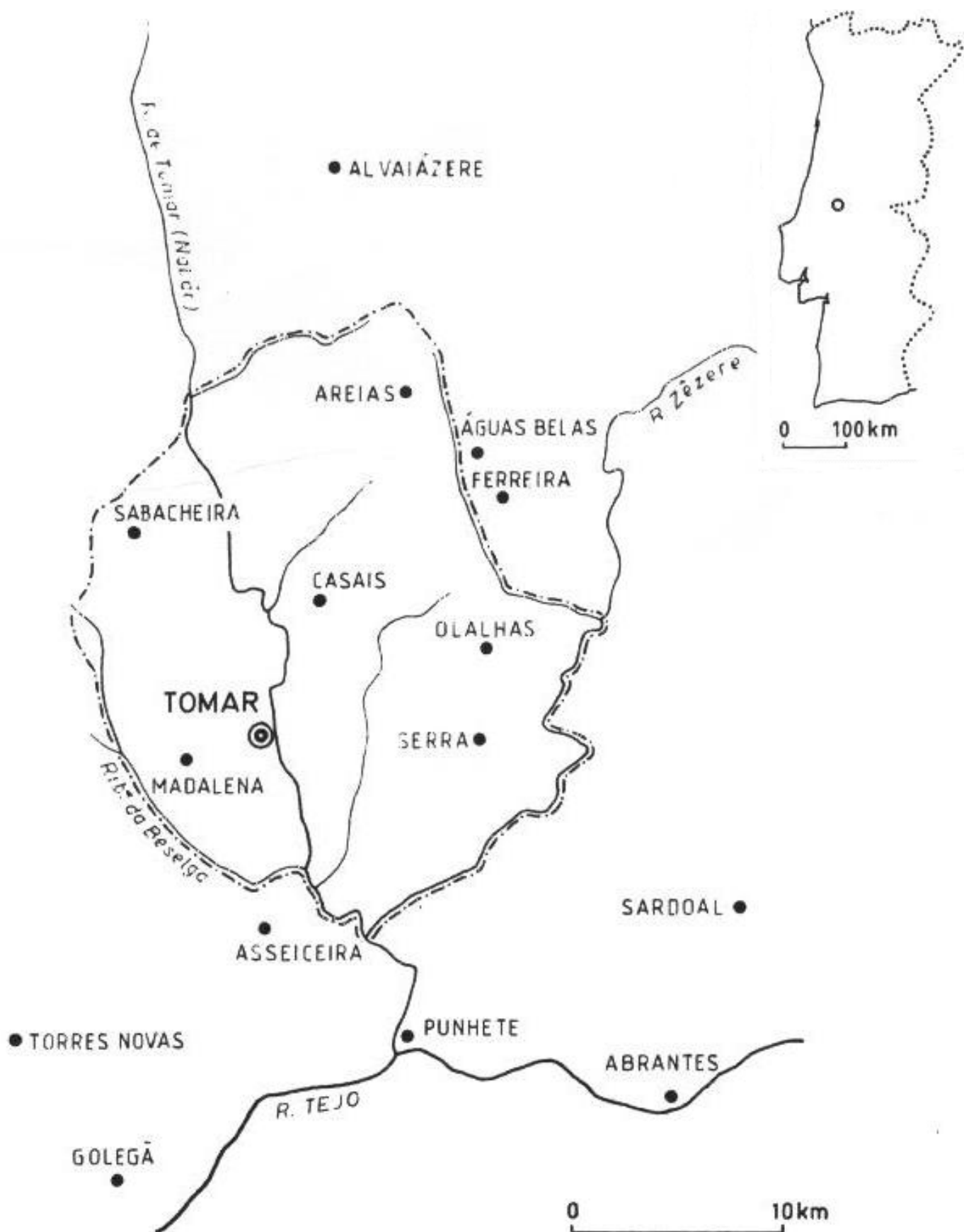
Cada anexo tem uma numeração sequencial e individual. A leitura de cada um acompanha a do texto. Para cada sítio apresenta-se a carta militar e a fotografia satélite com a sua localização, o seu registo fotográfico e, em alguns casos, gráfico.

Anexo

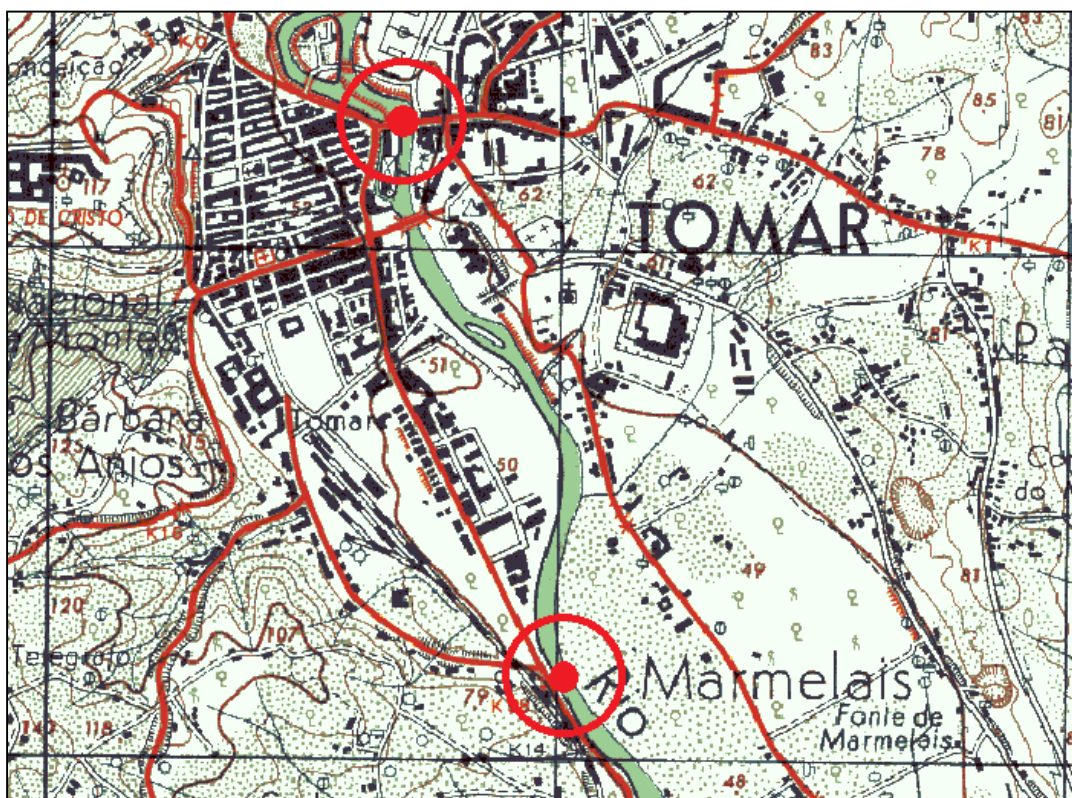
Cartográfico



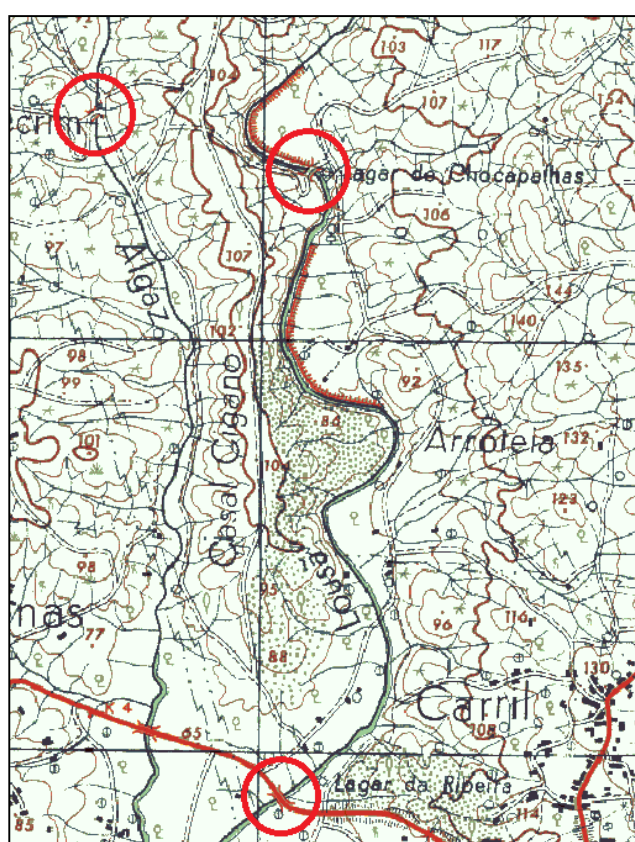
Mapa 1 – Integração regional do concelho de Tomar.



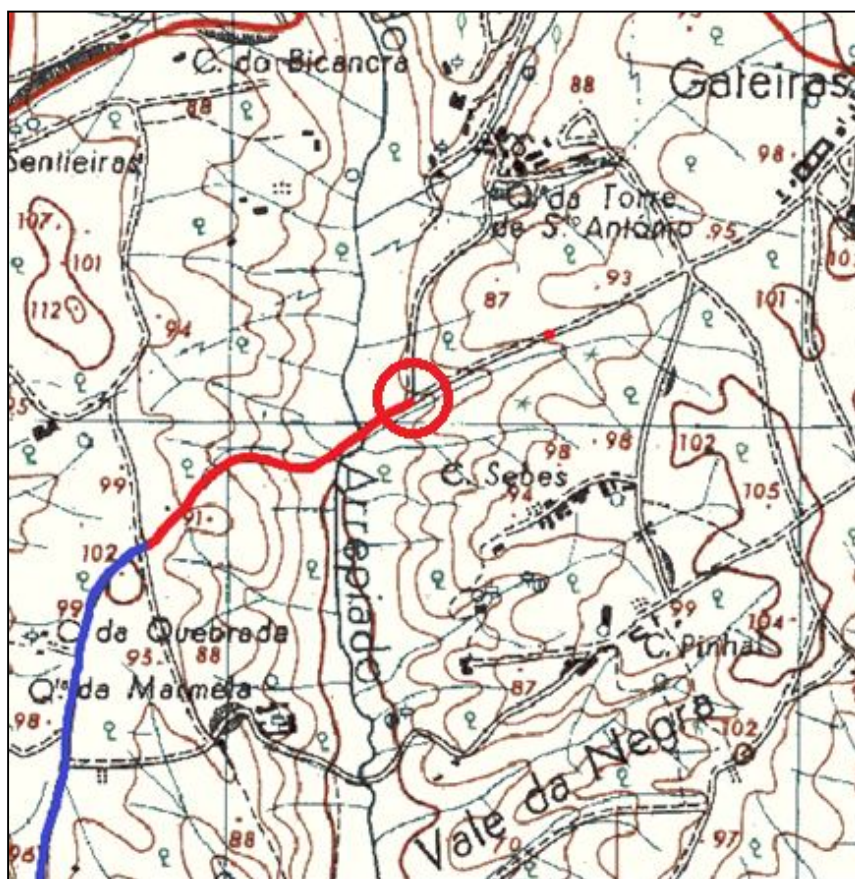
Mapa 2 – Delimitação espacial do termo de Tomar na Idade Média (segundo Conde, 1996: 23).



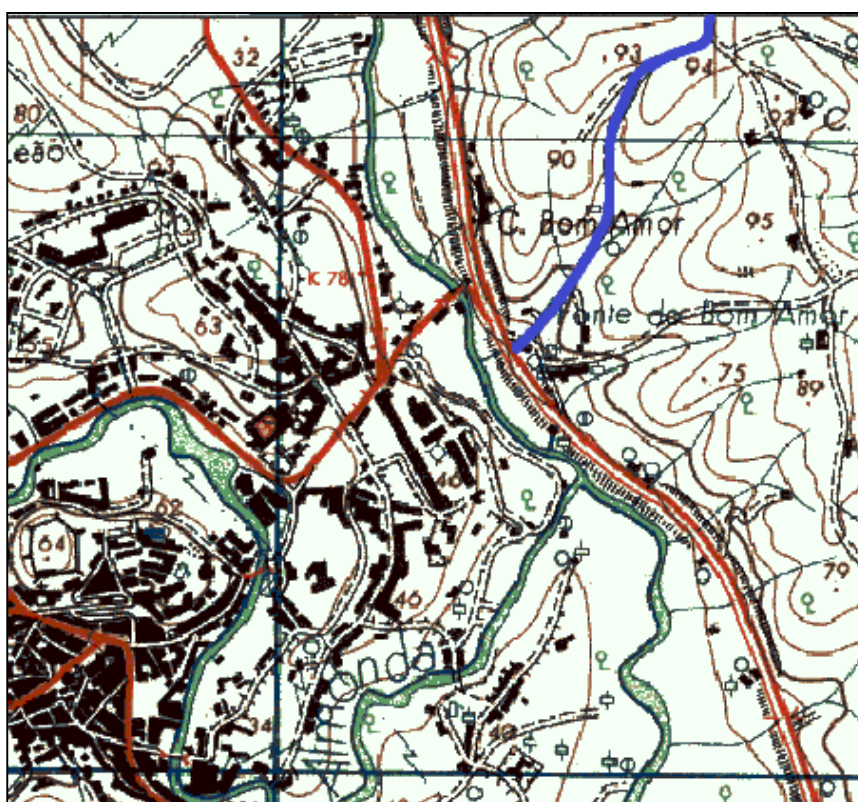
Mapa 3 – Pormenor da carta militar nº 310 com localização da ponte dos Oleiros ou das Ferrarias (acima) e da ponte Velha de Tomar ou de D. Manuel (abaixo).



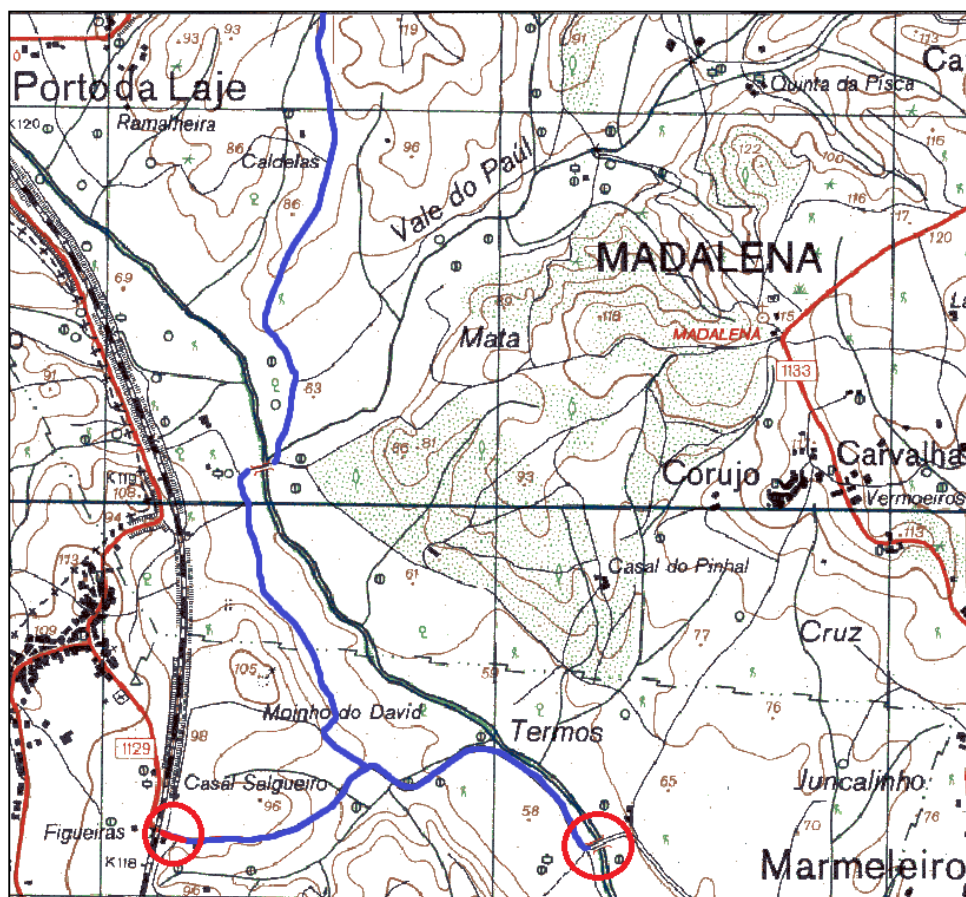
Mapa 4 – Pormenor da carta militar nº 310 com localização da ponte do Casal do Alecrim ou Casal do Mato (mais acima), da ponte de Chocapalhas (no Lugar de Chocapalhas) e da ponte do Carril (abaixo).



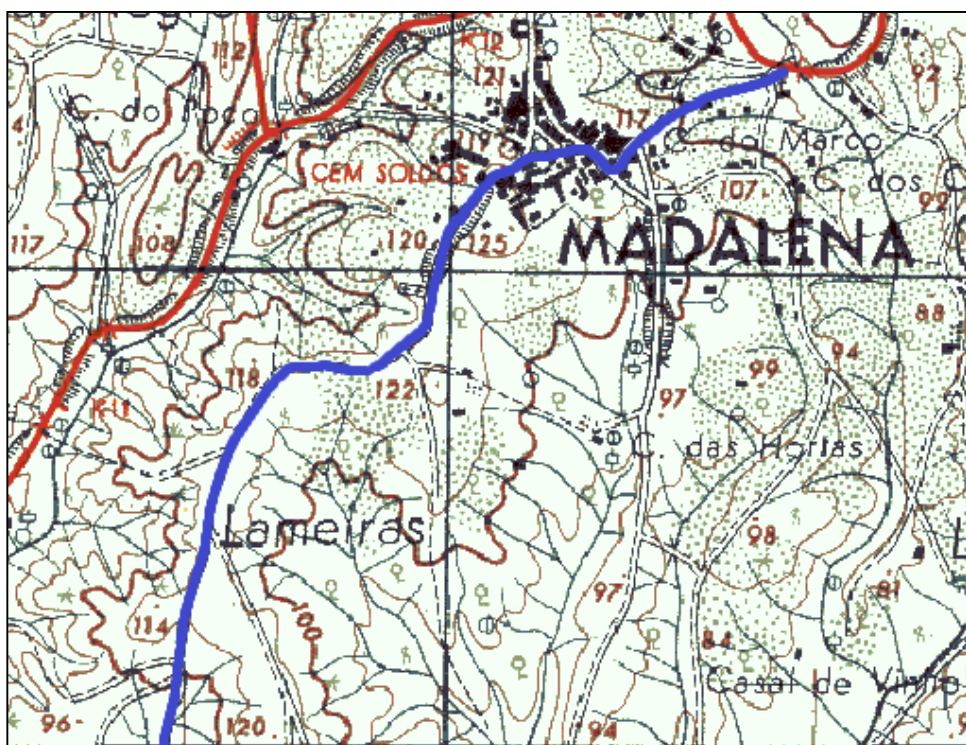
Mapa 5 – Pormenor da carta militar nº 319 com a localização da via da Quinta da Torre de Santo António e da ponte da ribeira do Arrepiado.



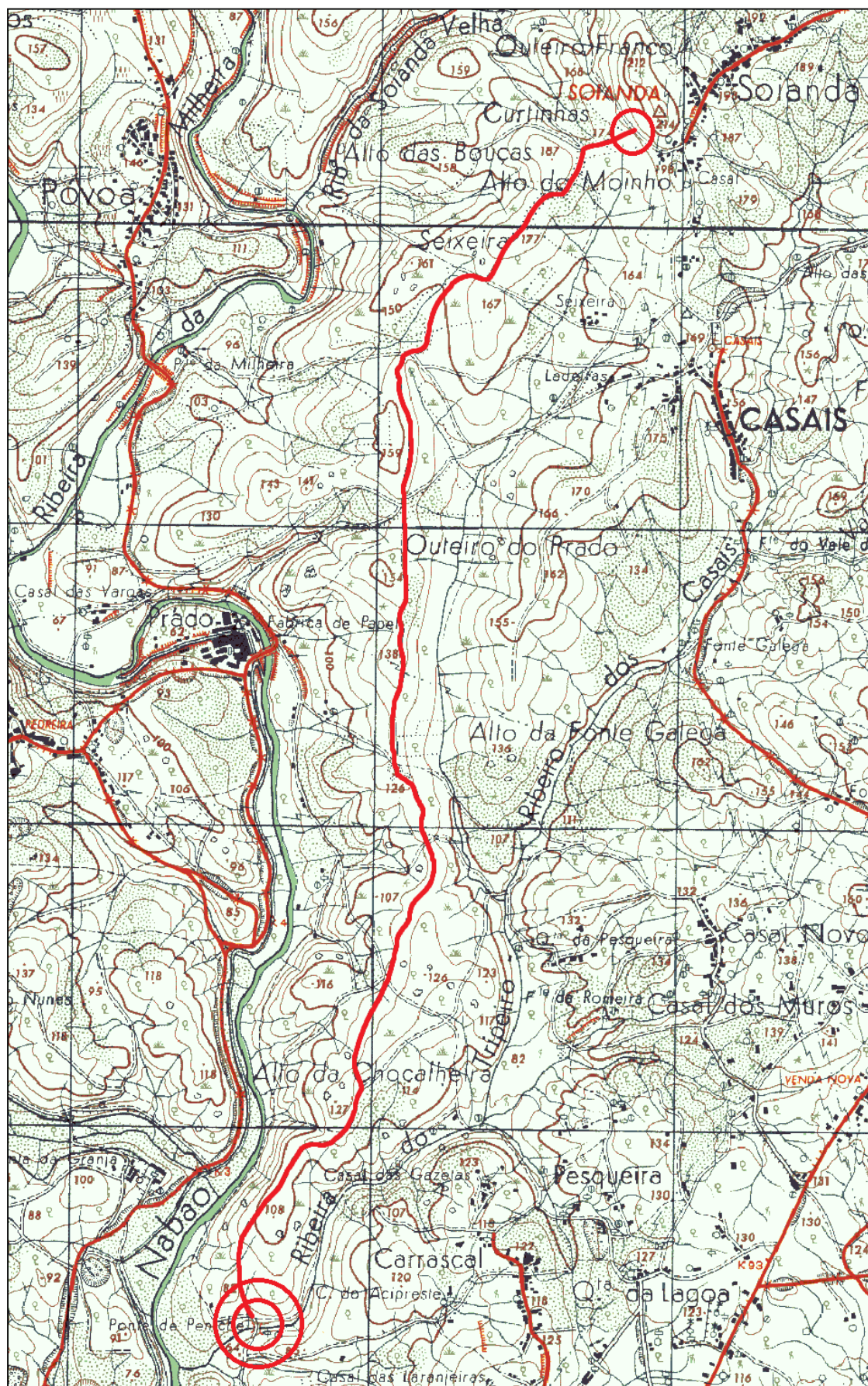
Mapa 6 – Pormenor da carta militar nº 329 com continuação do trajeto hipotético da via da Quinta da Torre de Santo António.



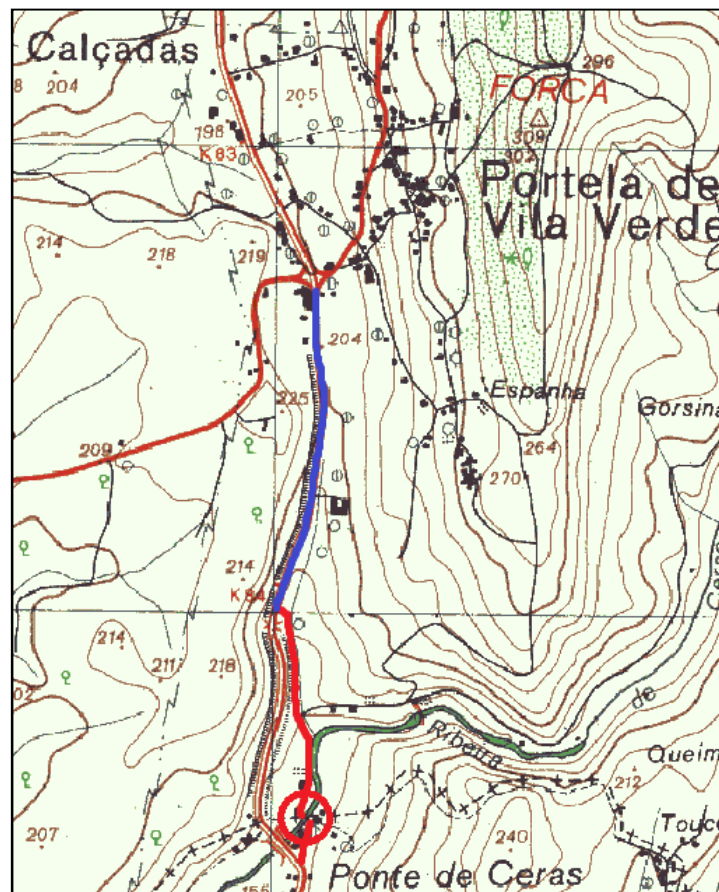
Mapa 7 – Pormenor da carta militar nº 320 com a localização da ponte do Ramil, do sítio onde foram encontradas as vias de Paialvo e seu o traçamento hipotético.



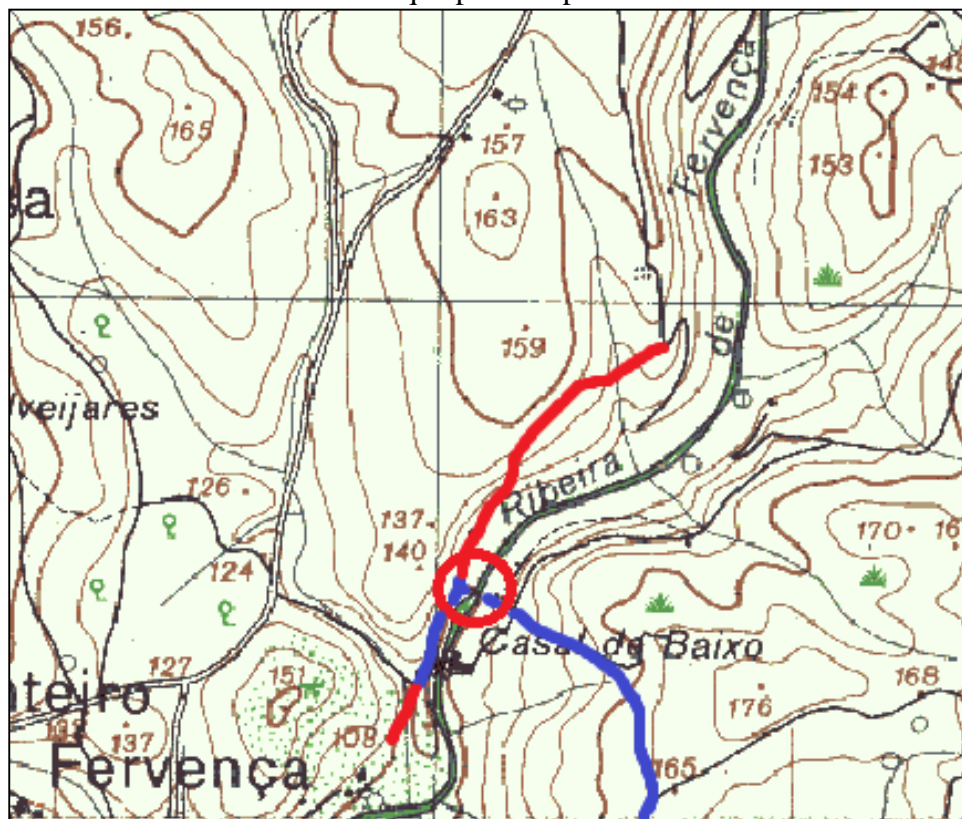
Mapa 8 – Pormenor da carta militar nº 310 com a continuação do trajeto hipotético das vias identificadas em Paialvo.



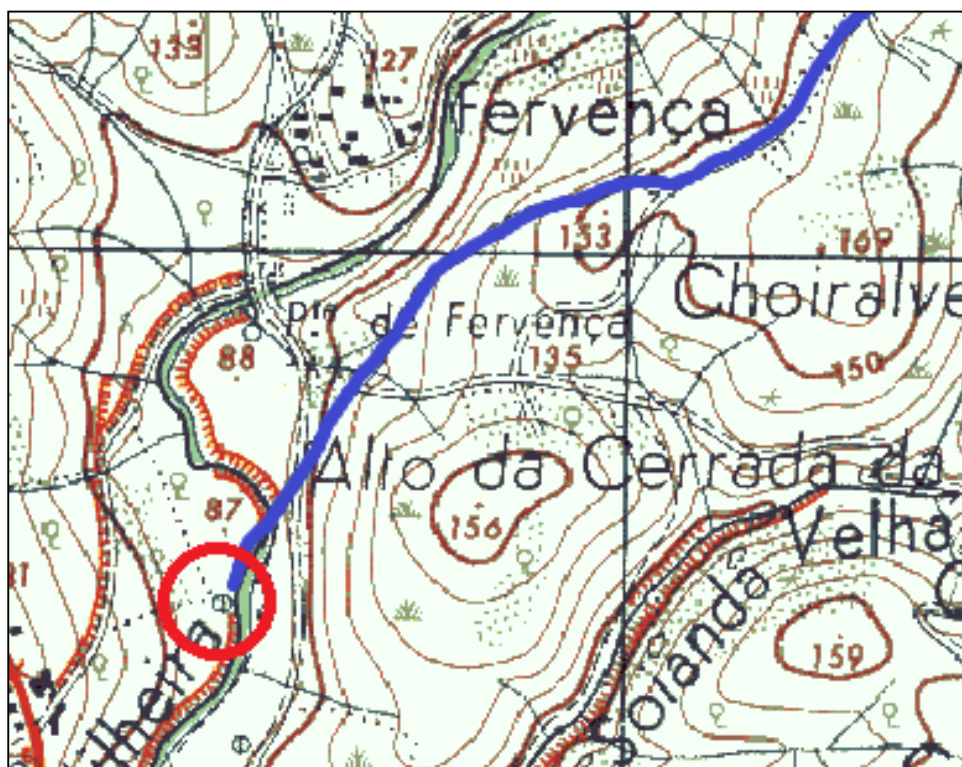
Mapa 9 – Pormenor da carta militar nº 310 com a localização da ponte de Peniche e o trajeto da estrada nova de Coimbra até à via da Soia.



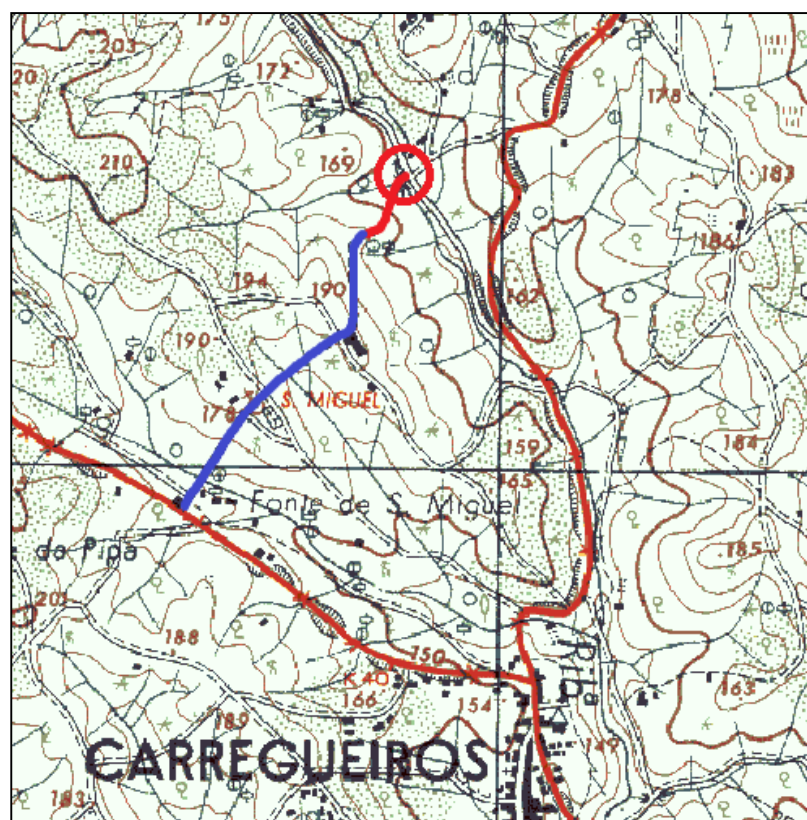
Mapa 10 – Pormenor da carta militar nº 299 com localização da ponte de Ceras e trajeto da via que passava por ela.



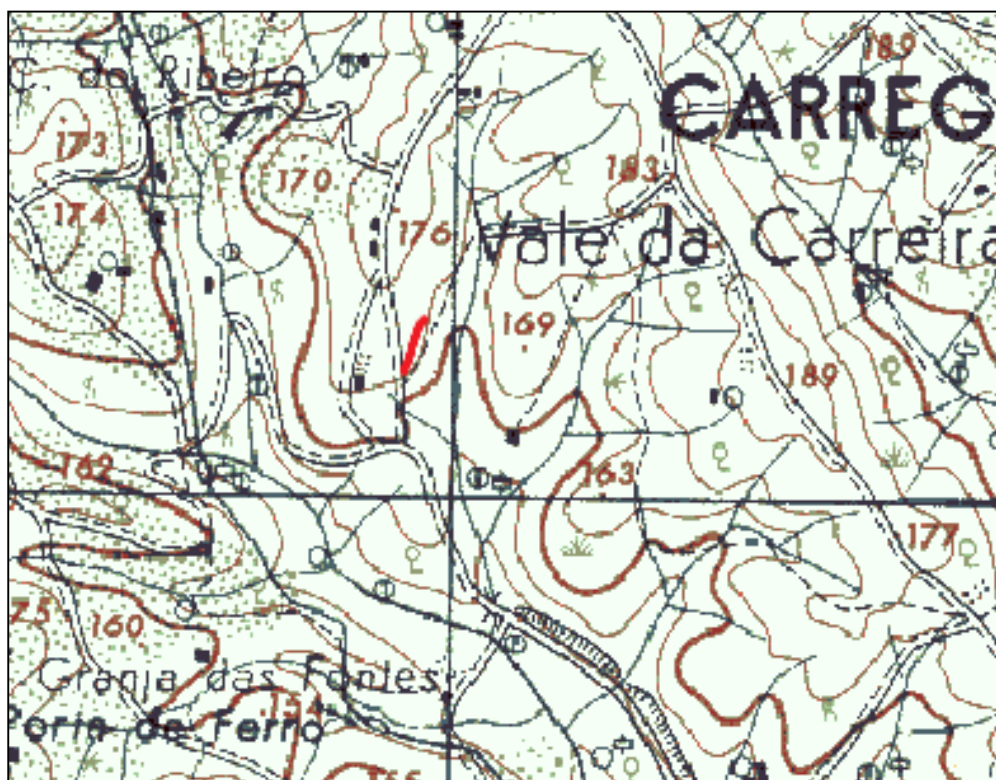
Mapa 11 – Pormenor da carta militar nº 299 com a continuação da via que ligava as duas pontes, localização da ponte do Casal Velho/Azenha do Curto e via da Póvoa.



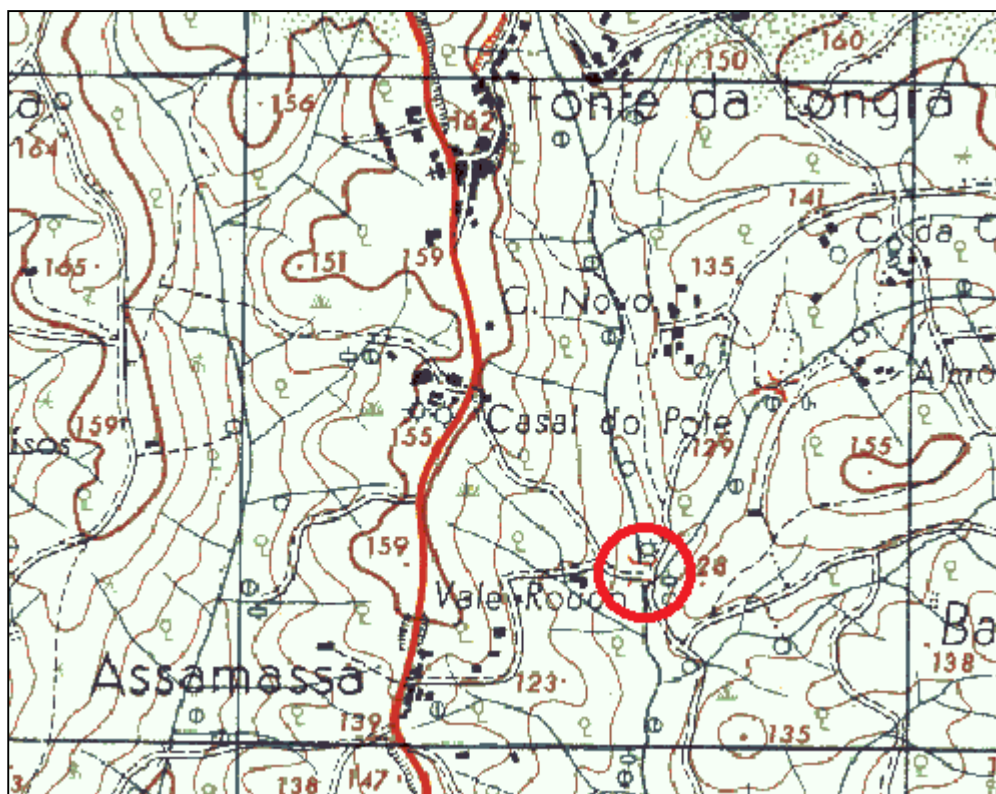
Mapa 12 – Pormenor da carta militar nº 310 com a localização da ponte do Cairrão ou da Fervença e trajeto da via que a ligava à ponte da Azenha do Curto.



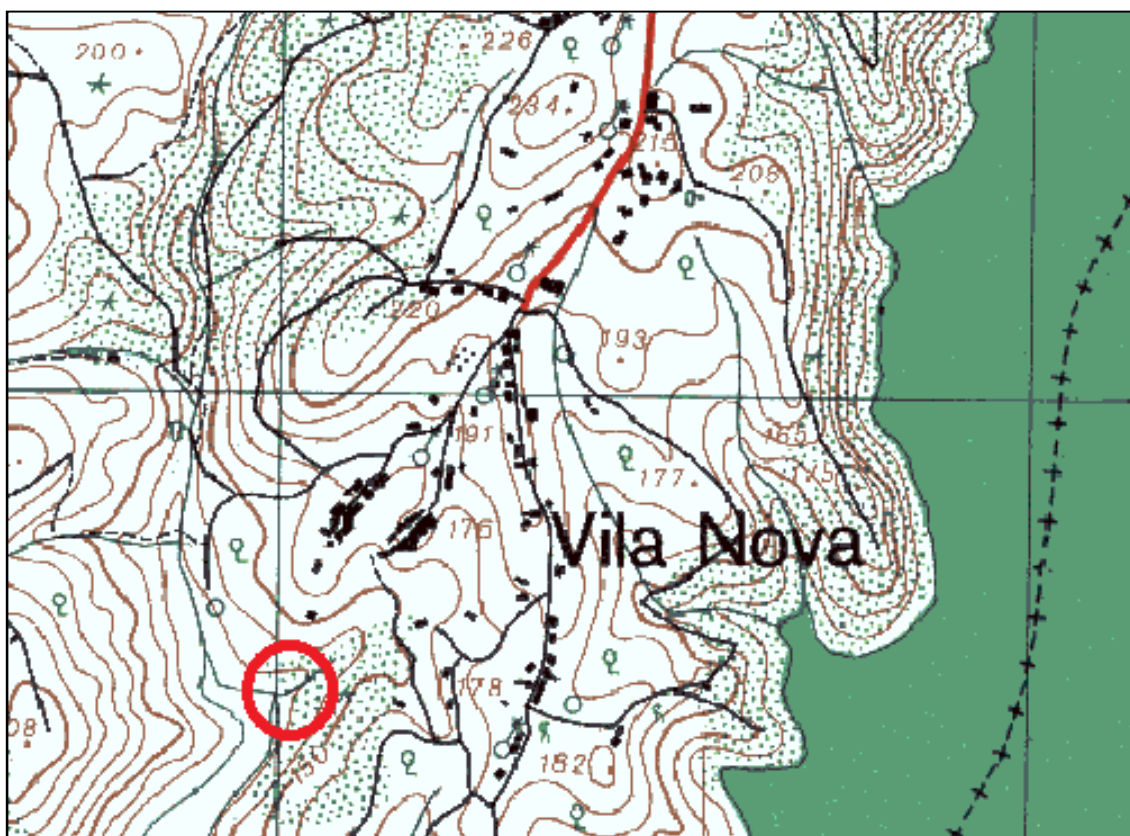
Mapa 13 – Pormenor da carta militar nº 310 com a localização da ponte de Vale de Carvalho e trajeto real e hipotético da via.



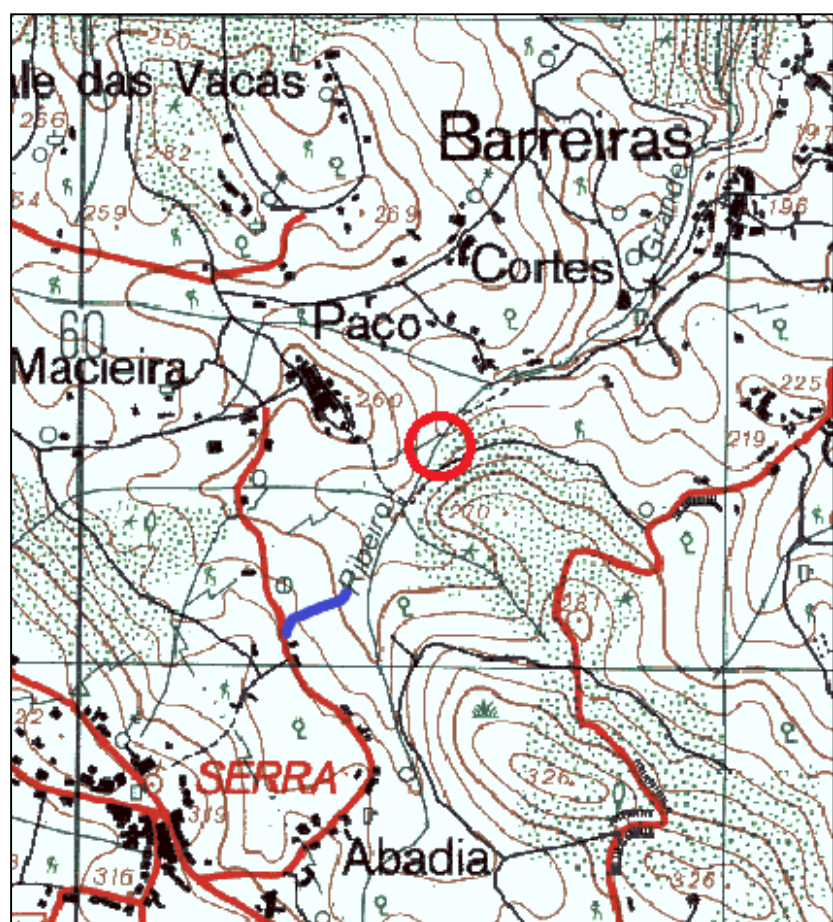
Mapa 14 – Pormenor da carta militar nº 310 com o troço conservado da via encontrada em Casal do Ribeiro.



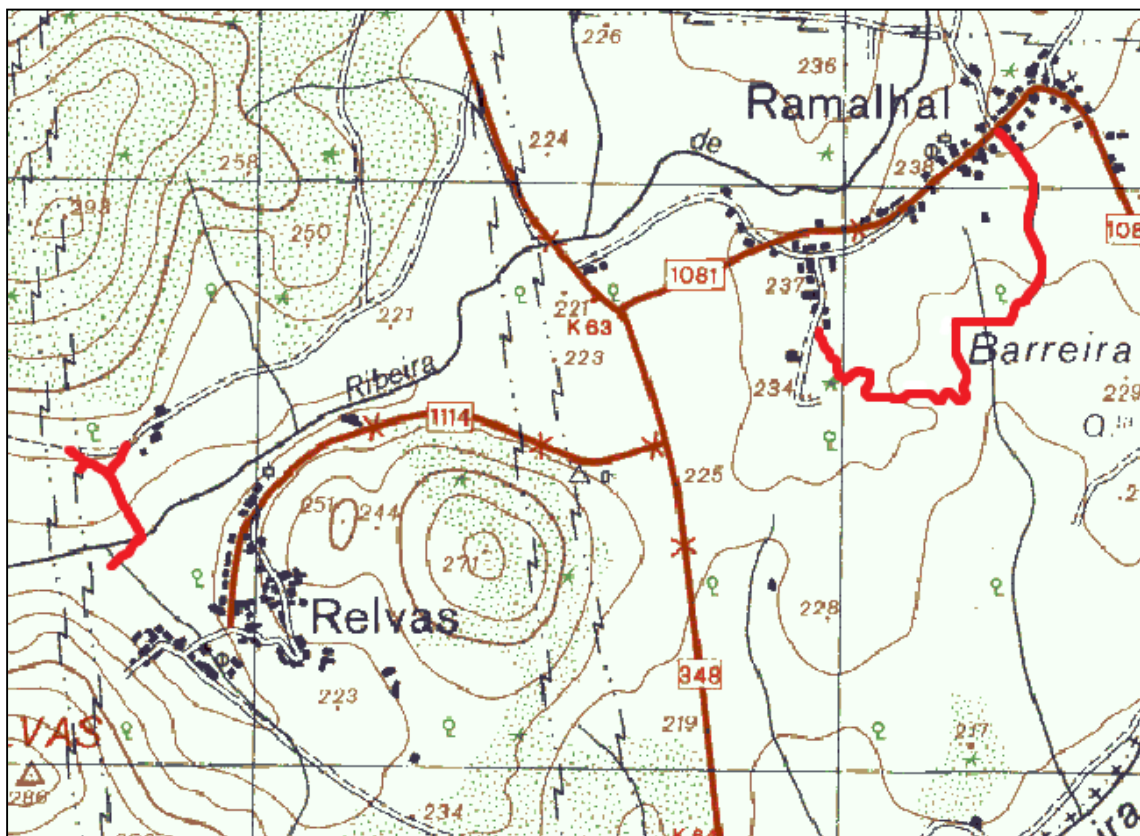
Mapa 15 – Pormenor da carta militar nº 310 com localização da ponte da Fonte da Longra.



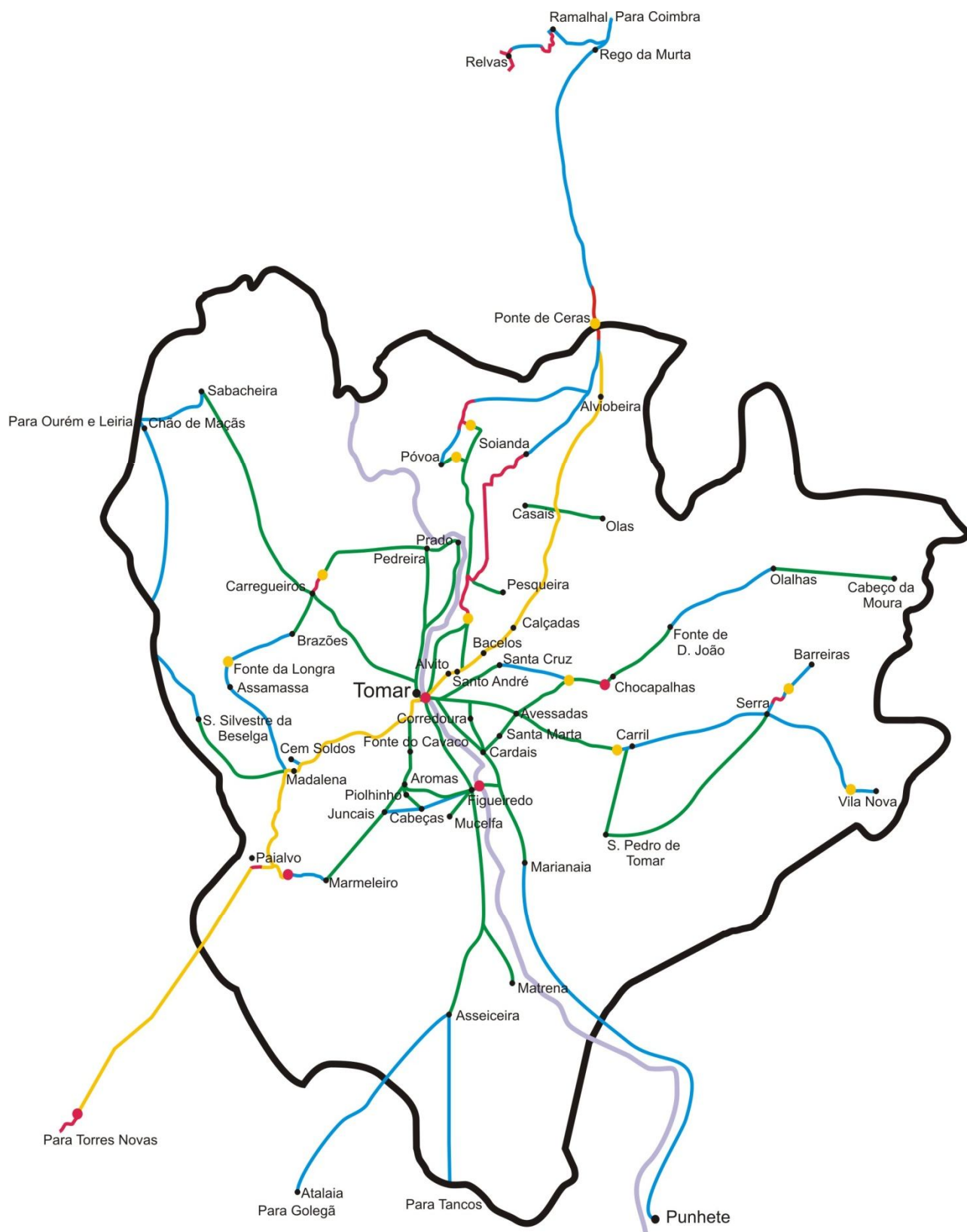
Mapa 16 – Pormenor da carta militar nº 310 com a localização da ponte de Vila Nova.



Mapa 17 – Pormenor da carta militar nº 311 com localização da via e ponte da Abadia.



Mapa 18 – Pormenor da carta militar nº 287 com trajeto real das vias do Ramalhal e de Relvas.



Legenda:

- Rio Nabão
- Via romana
- Via identificada no terreno
- Via hipotética
- Via atestada documentalmente
- Ponte de fundação romana
- Ponte de fundação medieval

Mapa 19 – Vias utilizadas na Idade Média no espaço de Tomar (mapa do autor).

Anexo fotográfico

Fotografias Satélite

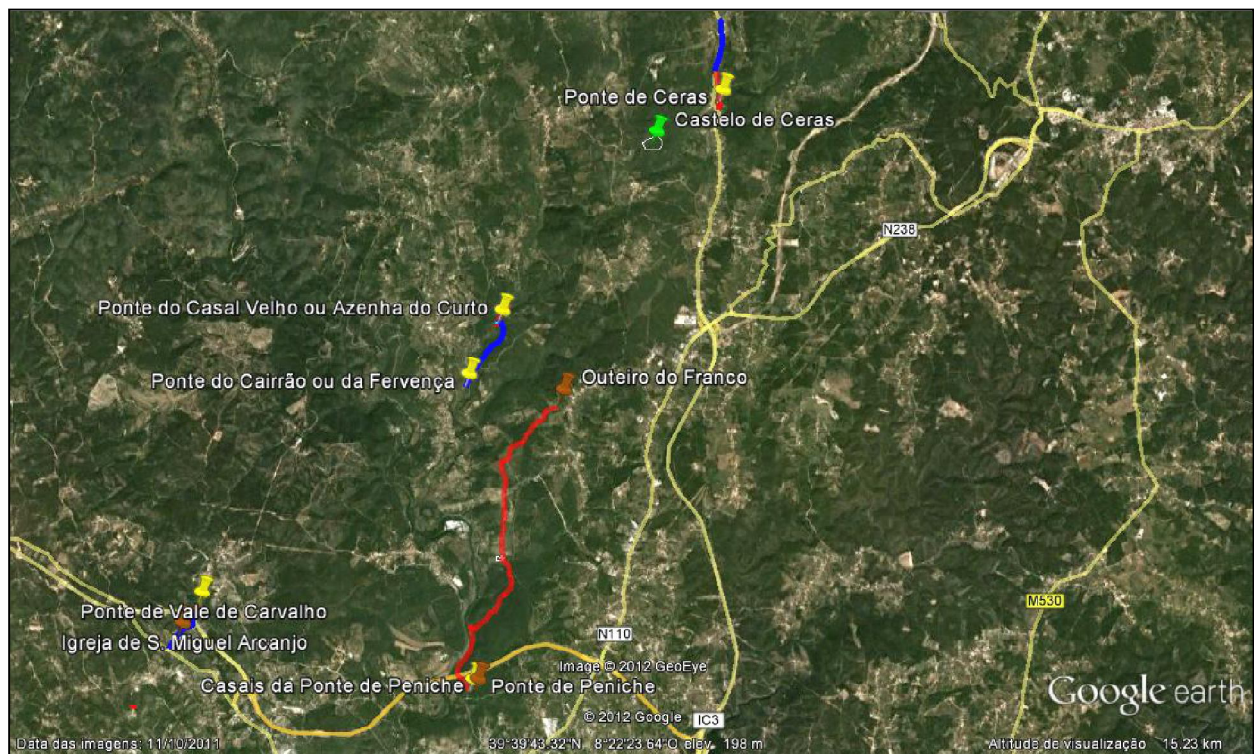


Figura 1 – Fotografia satélite do trajeto real da estrada nova de Coimbra orientada sudoeste-nordeste para Ceras e da estrada nacional 110/I.C. 3.

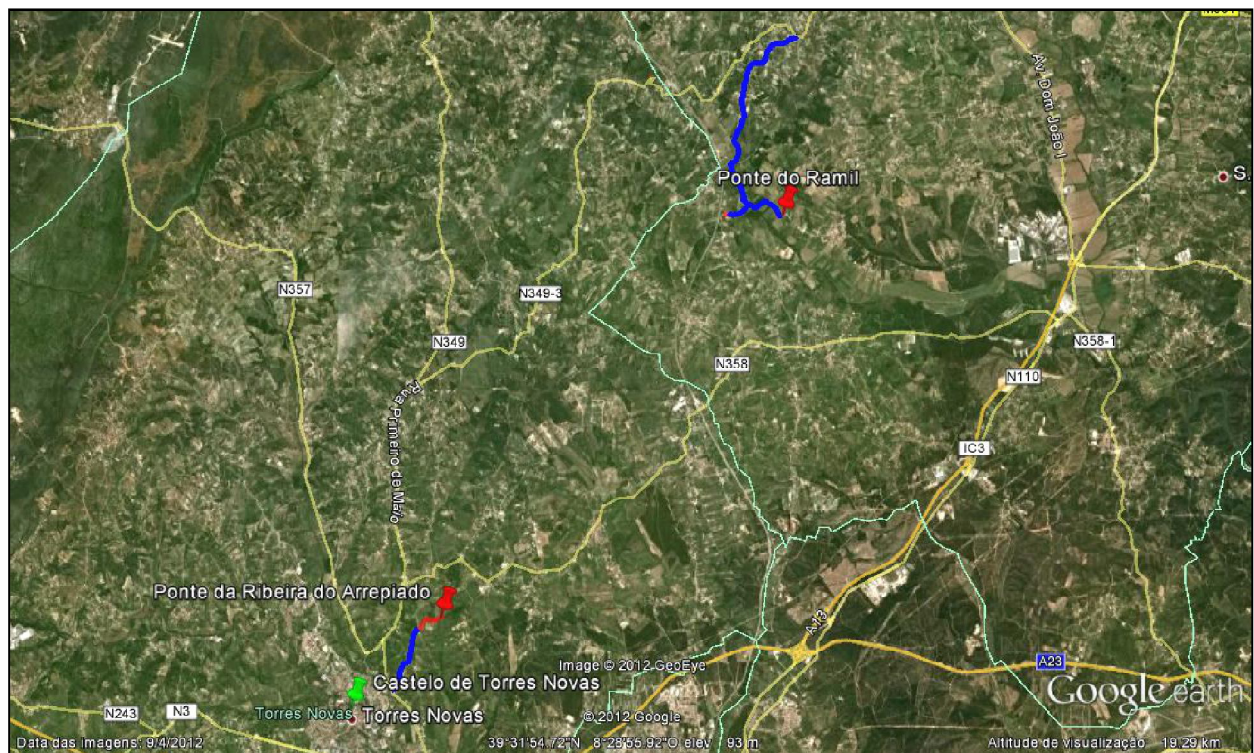


Figura 2 – Fotografia satélite do trajeto da estrada de Torres desde a saída de Torres Novas até à Madalena.

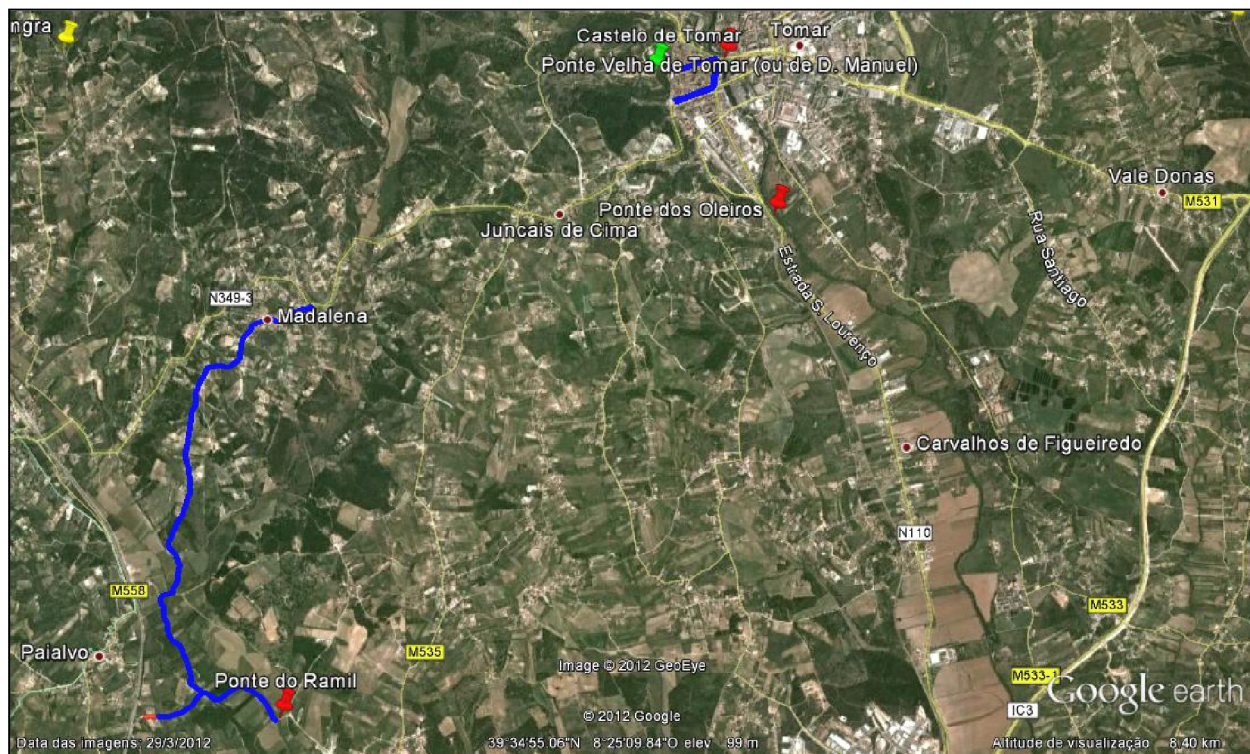


Figura 3 – Fotografia satélite da estrada de Torres até às duas pontes de Tomar.

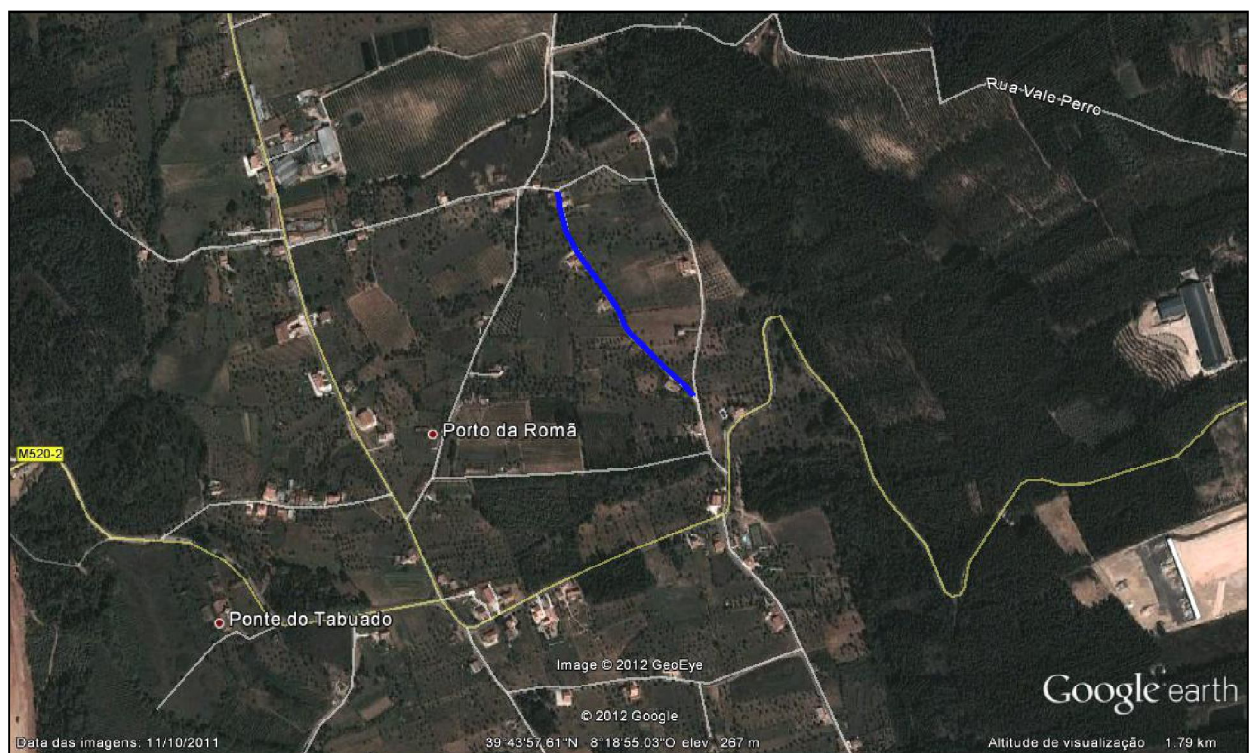


Figura 4 – Fotografia satélite com a localização da Rua da Batalha dos Romanos.



Figura 5 – Fotografia satélite com a localização das duas pontes romanas de Tomar e trajeto hipotético da via XVI por duas das principais artérias da cidade: Rua de Serpa Pinto e Avenida Cândido Madureira.

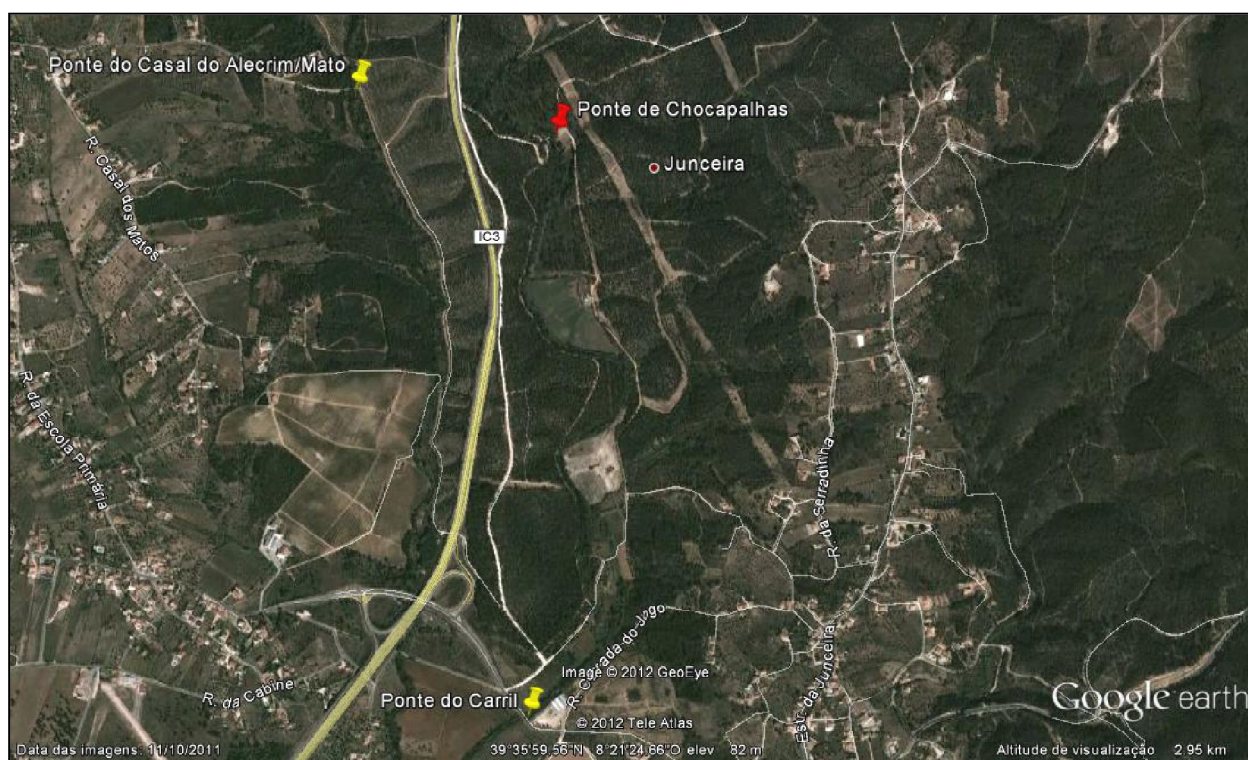


Figura 6 – Fotografia satélite com localização das pontes de Casal do Alecrim ou Casal do Mato, de Chocapalhas e do Carril.

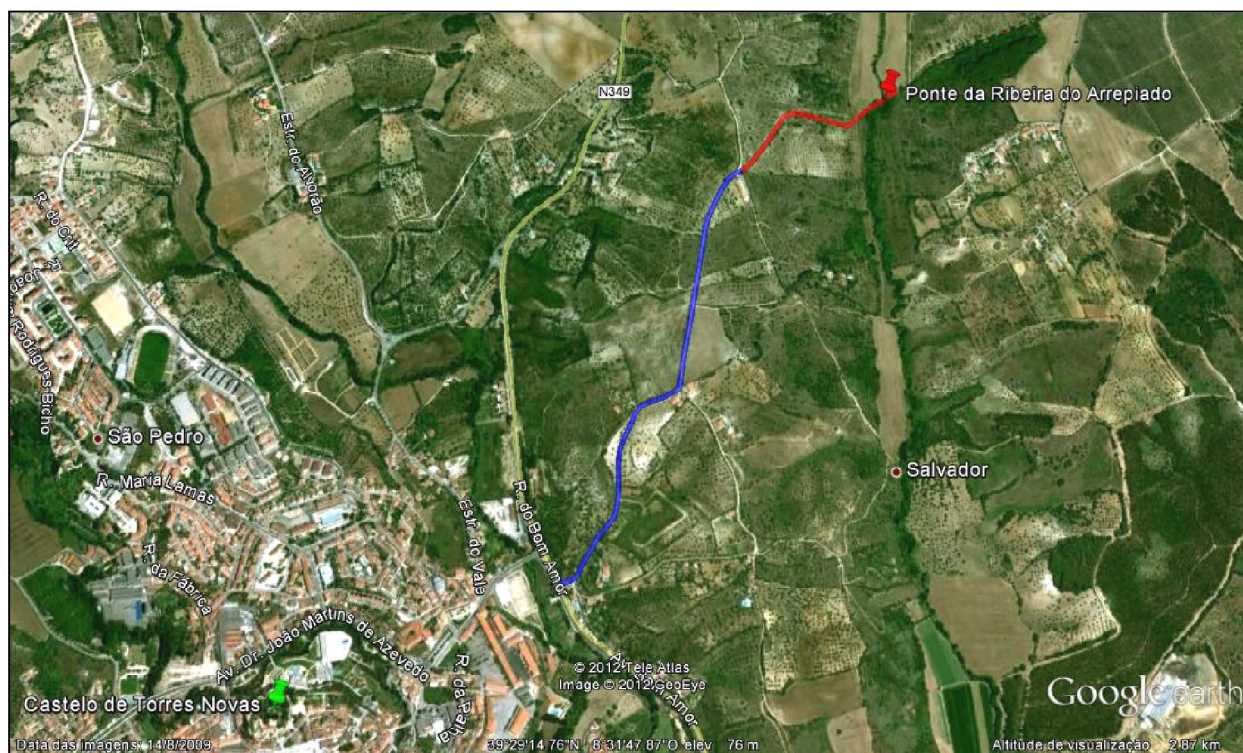


Figura 7 – Fotografia satélite com o traçado da via da Quinta da Torre de Santo António e localização da ponte da ribeira do Arrepiado.

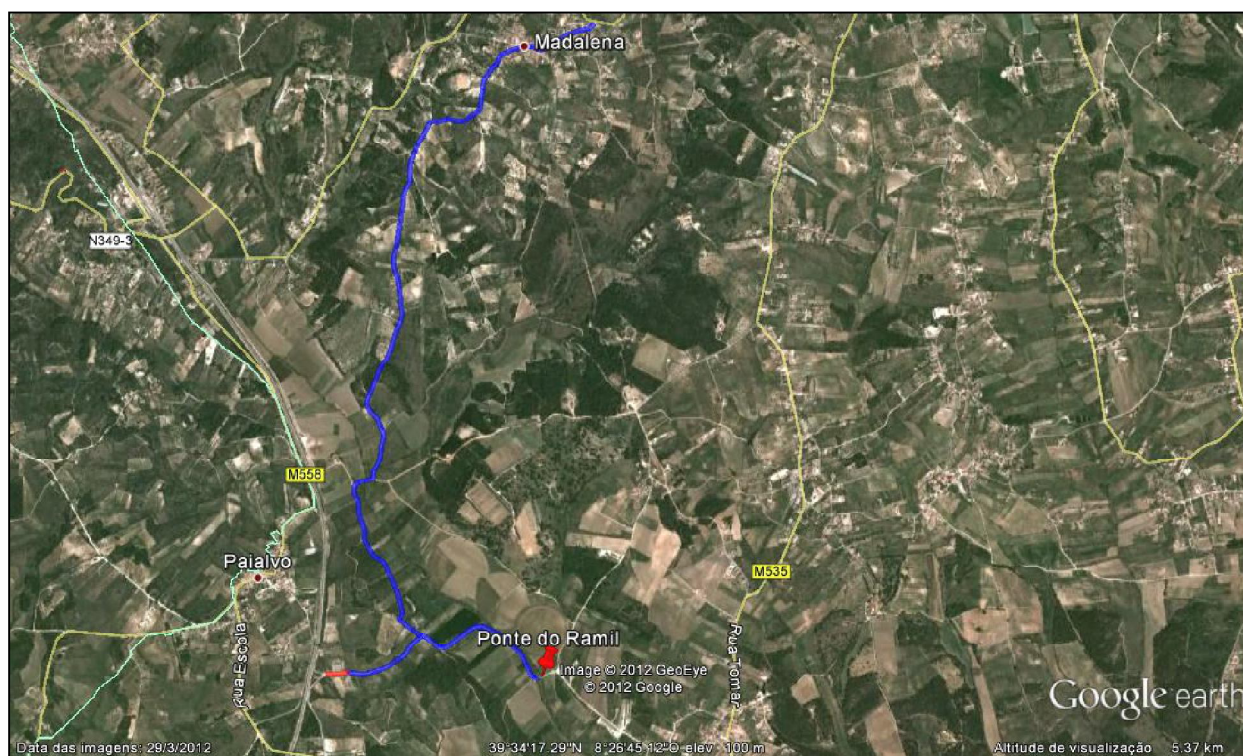


Figura 8 – Fotografia satélite com localização das vias de Paialvo e seu trajeto hipotético e da ponte do Ramil.

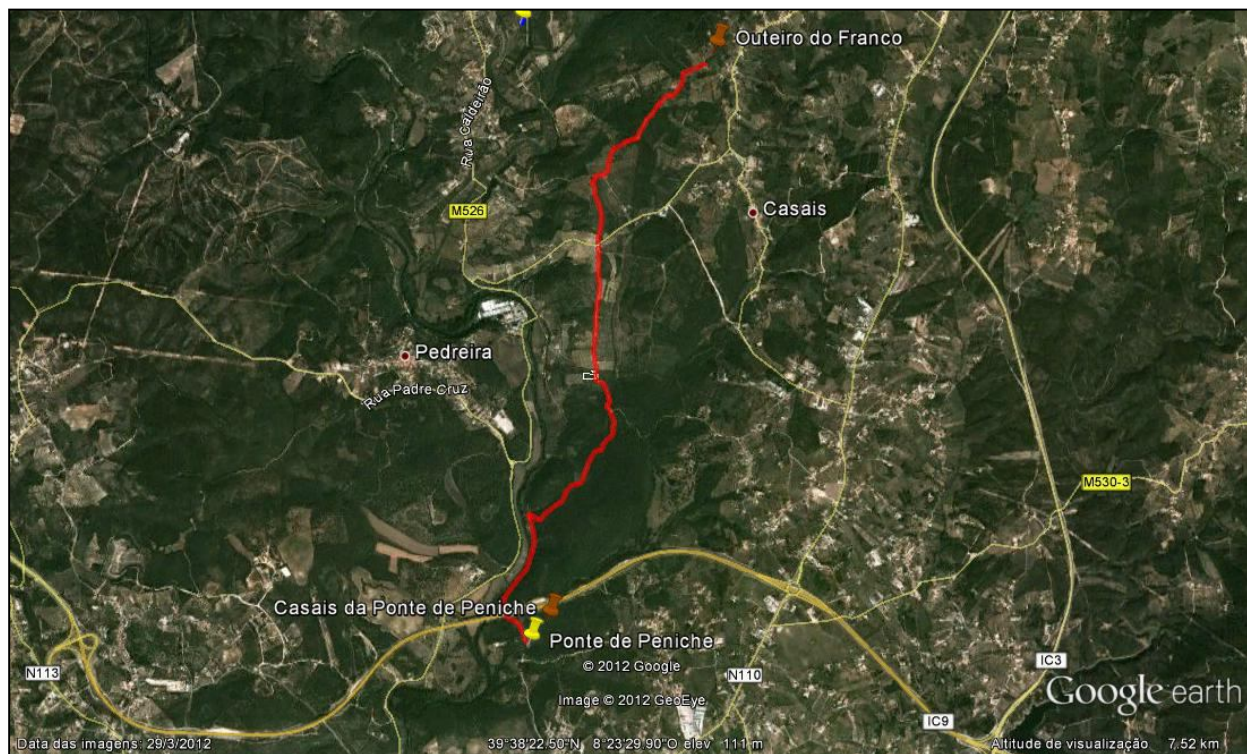


Figura 9 - Fotografia satélite da ponte de Peniche e trajeto da estrada nova de Coimbra até à via da Soianda.

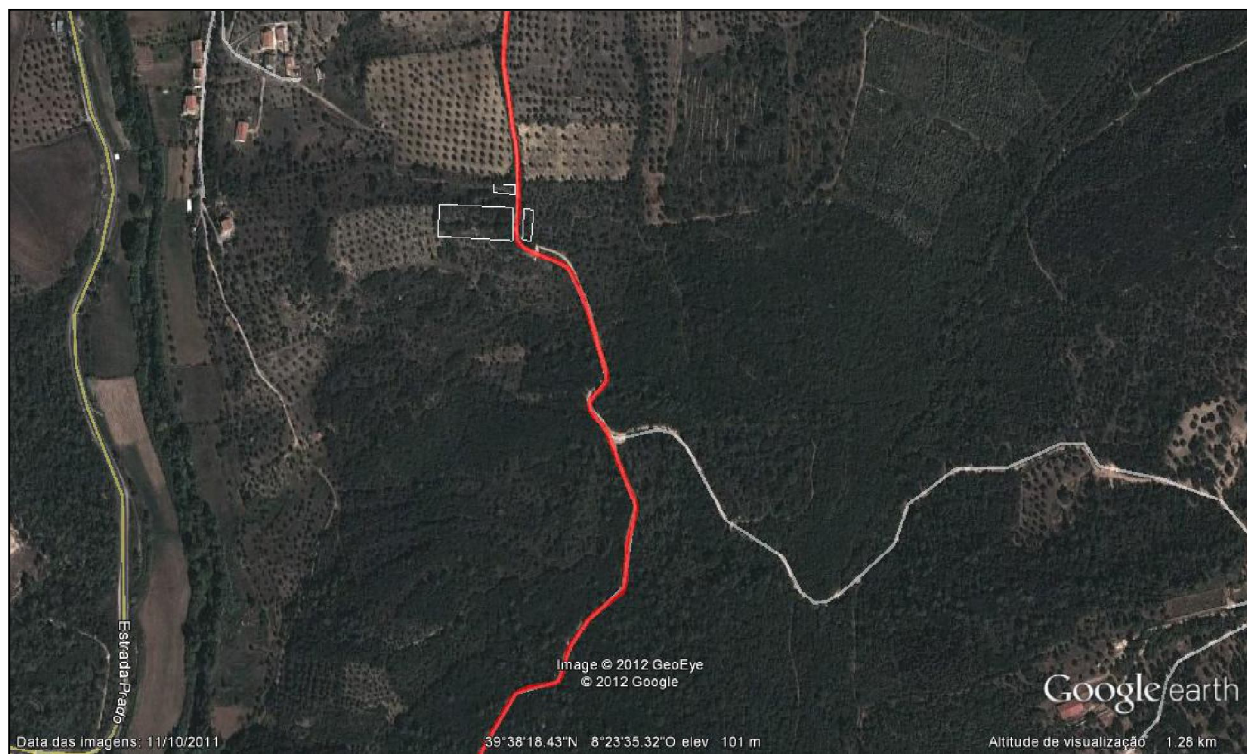


Figura 10 – Fotografia satélite das estruturas arqueológicas identificadas perto do Prado.

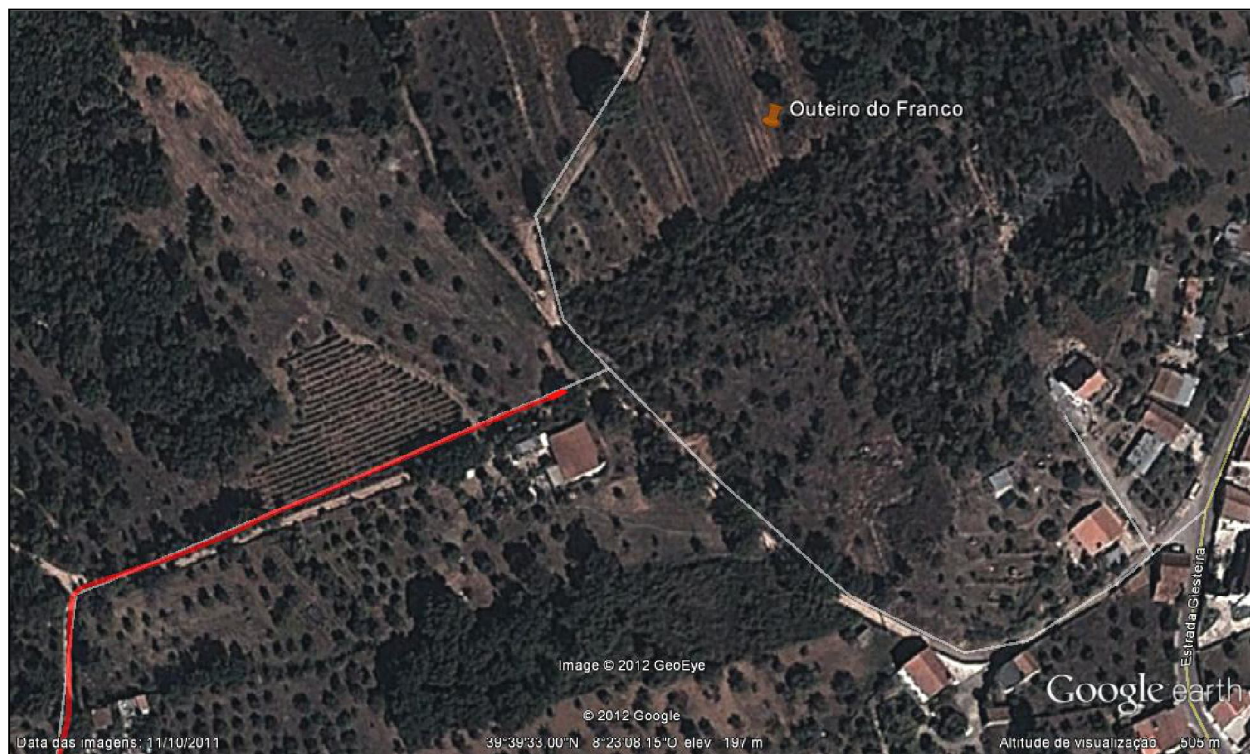


Figura 11 – Fotografia satélite de pormenor da localização da via (junto à casa) e do Outeiro do Franco.

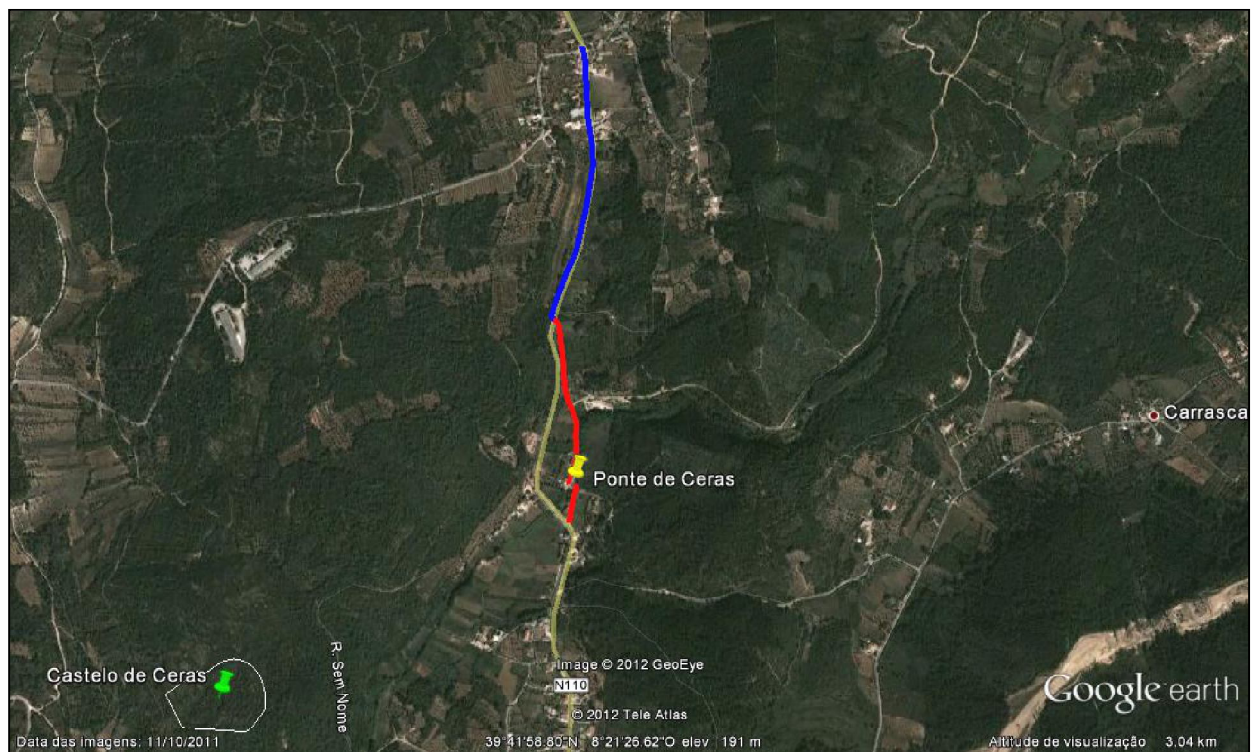


Figura 12 – Fotografia satélite da localização da ponte de Ceras e trajeto da respetiva via.

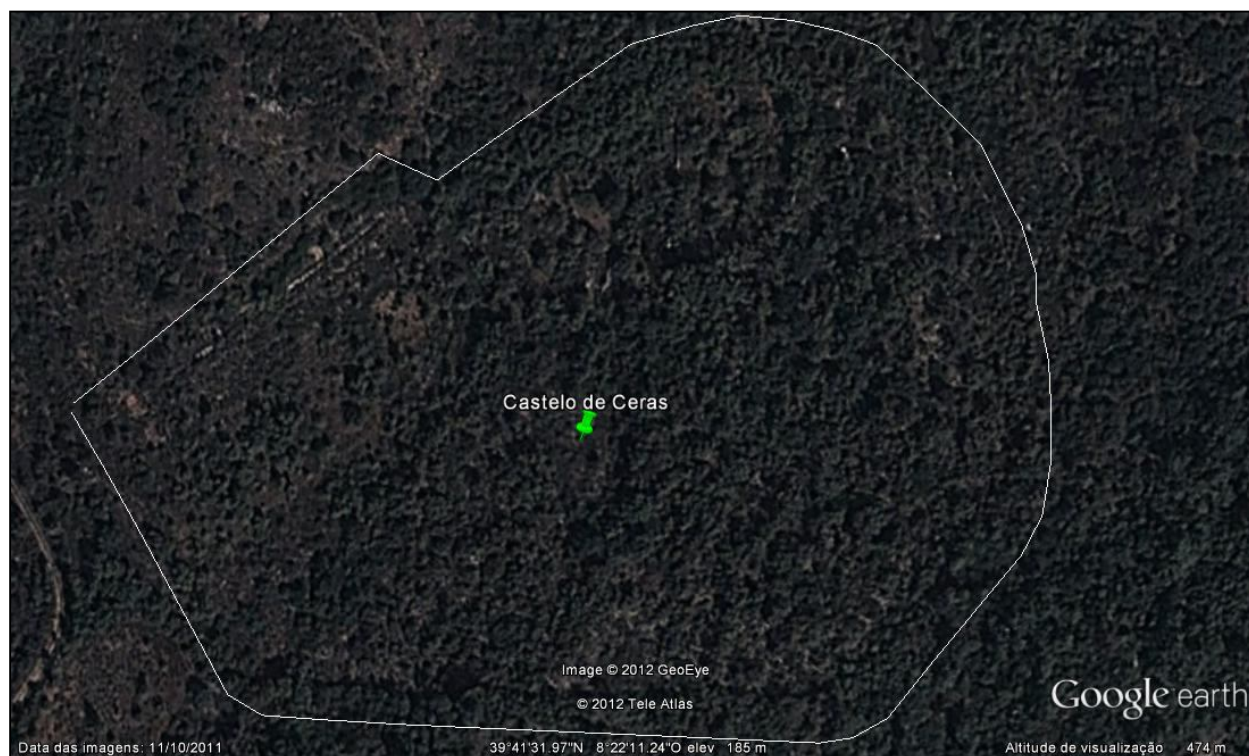


Figura 13 – Fotografia satélite de pormenor da possível localização do castelo de Ceras sendo observáveis alguns dos muros e irregularidades na flora que delimitam a estrutura.

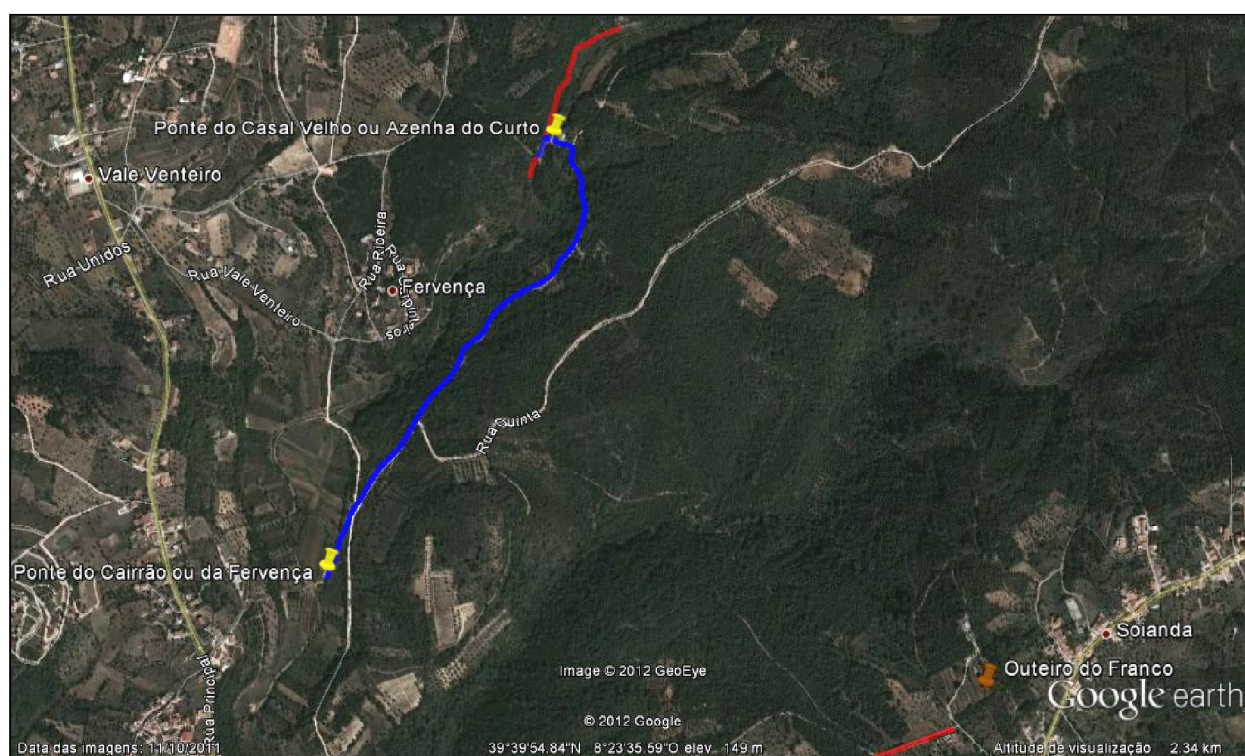


Figura 14 – Fotografia satélite de localização das pontes do Cairrão ou da Fervença, da via hoje desaparecida que fazia a sua ligação e da via da Póvoa.

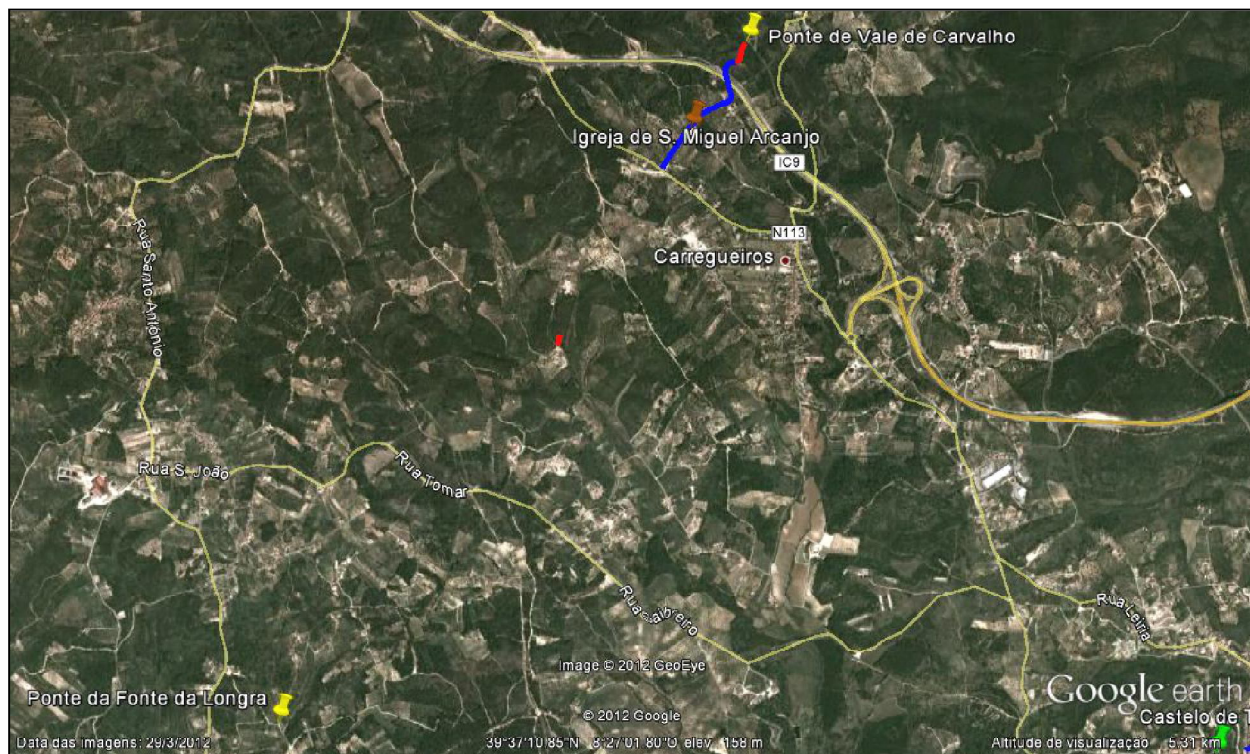


Figura 15 – Fotografia satélite com a localização da ponte e via de Vale de Carvalho, via de Casal do Ribeiro (ao centro) e ponte da Fonte da Longra.

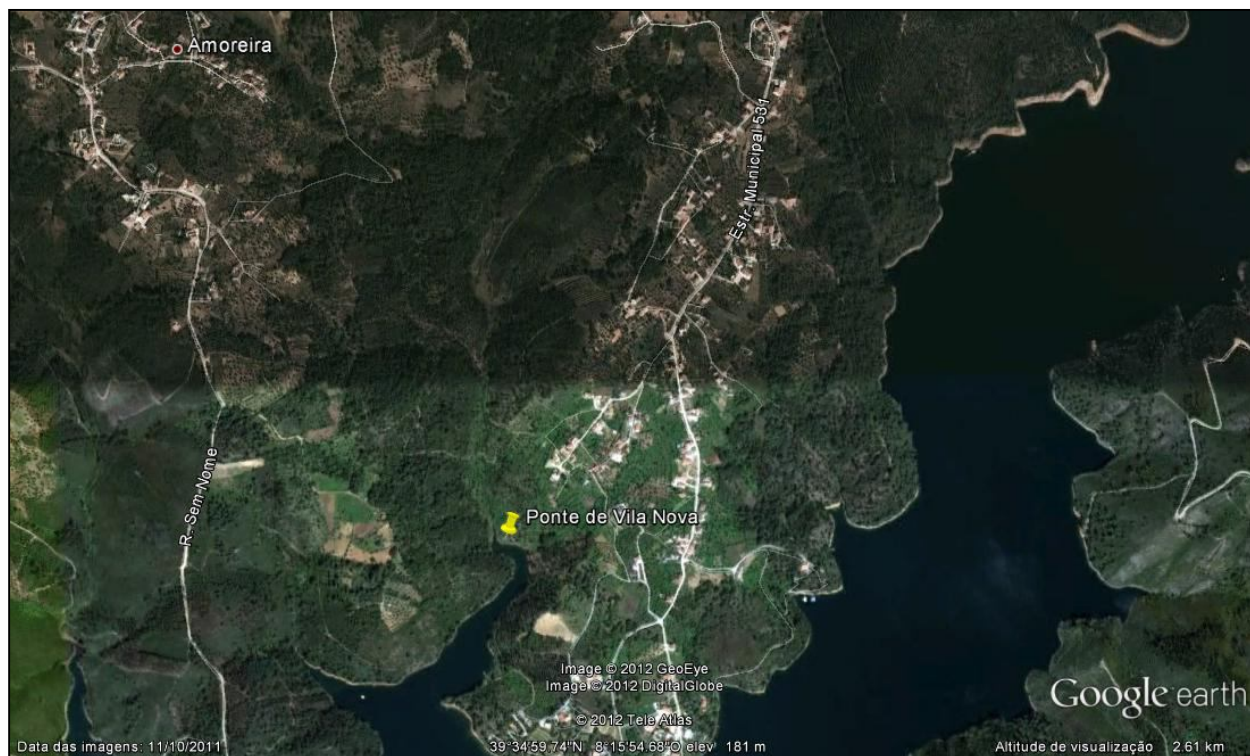


Figura 16 – Fotografia satélite com a localização da ponte da Vila Nova.

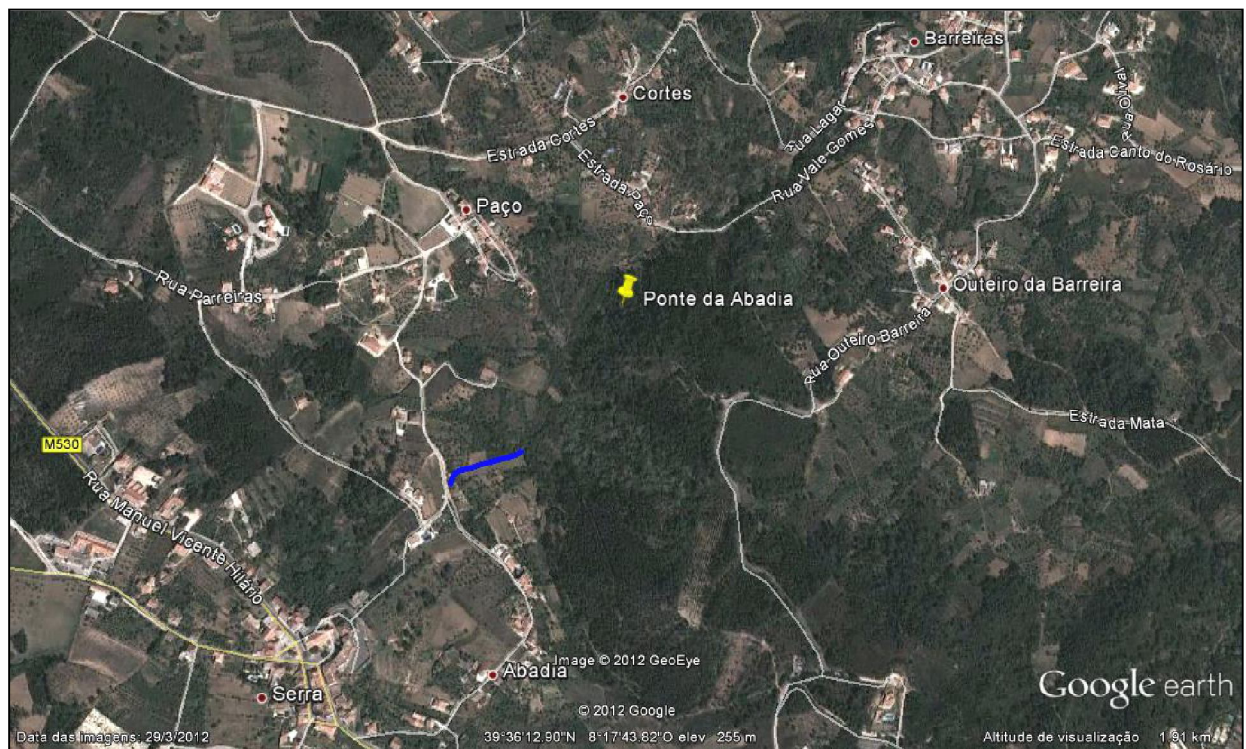


Figura 17 – Fotografia satélite com a localização da ponte da Abadia e traçado hipotético da via que passava por ela.

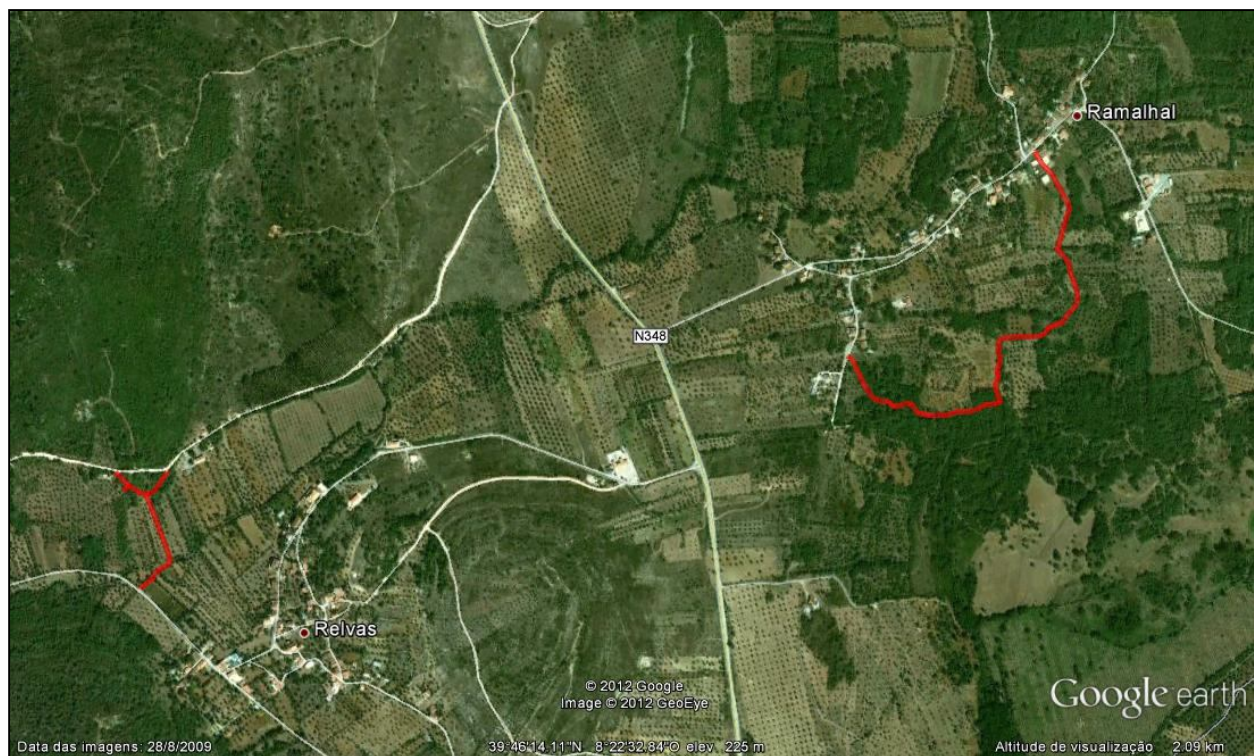


Figura 18 – Fotografia satélite com a localização das vias de Relvas e do Ramalhal.

Fotografias dos sítios

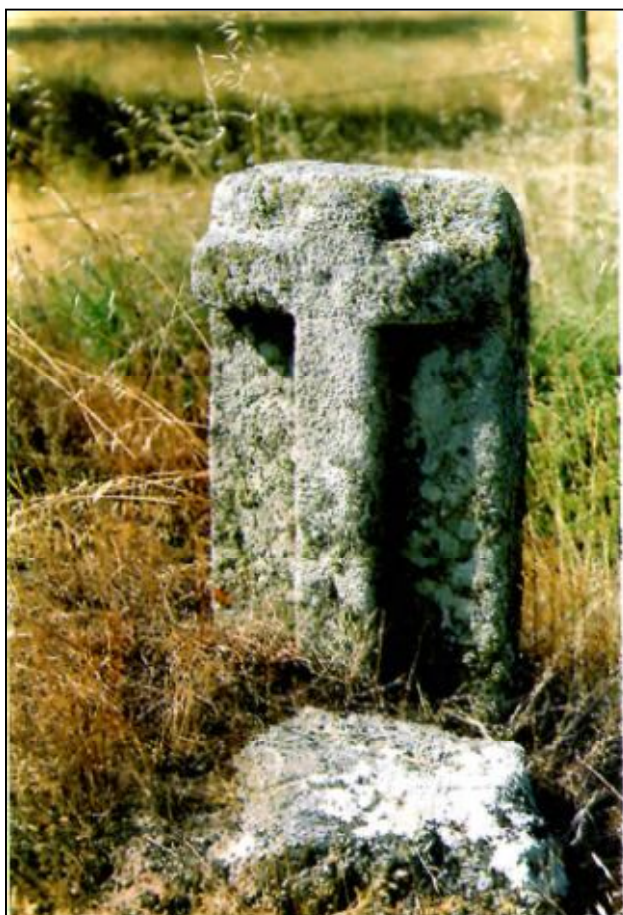


Figura 19 – Cruzeiro ou alminha de possível cronologia medieval (segundo Bilou, 2005: 36).



Figura 20 – Marco encontrado junto à ponte de Ceras (segundo Guimarães, 1927: 31).



Figura 21 – Marco miliário dos Santos Mártires (segundo Batata, 1997: 211).



Figura 22 – Os dois marcos miliários epigrafados de Tomar no Museu Arqueológico do Carmo.



Figura 23 – Ponte dos Oleiros ou das Ferrarias, vista de jusante.



Figura 24 – Vista de montante da ponte dos Oleiros ou das Ferrarias.



Figura 25 – Ponte Velha da Vila de Tomar ou de D. Manuel I, vista de montante.



Figura 26 – Elemento arquitetónico decorativo maneirista da ponte Velha da Vila de Tomar ou de D. Manuel I.



Figura 27 – Ponte de Chocapalhas, vista de montante.



Figura 28 – Vista a partir de jusante da ponte de Chocapalhas.



Figura 29 – Cantaria em blocos trabalhados de calcário e alvenaria em xisto num dos
pegões da ponte de Chocapalhas.



Figura 30 – Atual ponte do Ramil.



Figura 31 – Arco a sudoeste da atual ponte do Ramil.



Figura 32 – Respiradouros da atual ponte do Ramil.



Figura 33 – Troço/ramal da via da Quinta da Torre de Santo António perto de Gateiras.



Figura 34 – Via da Quinta da Torre de Santo António.

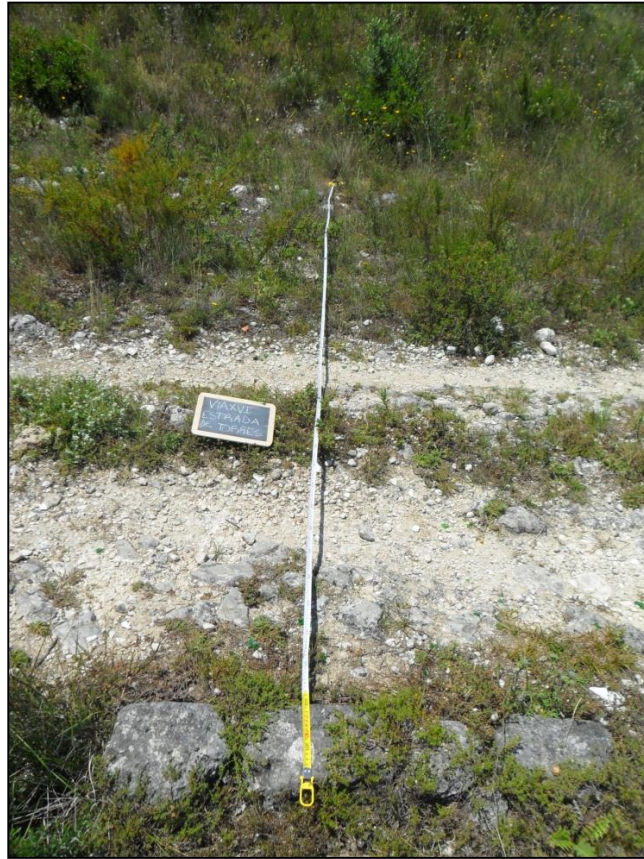


Figura 35 – Pormenor da largura da via da Quinta da Torre de Santo António de uma margem à outra que soma a largura total de 5,50m.



Figura 36 – Pormenor do aparelho construtivo da via da Quinta da Torre de Santo António.



Figura 37 – Pormenor de uma das margens da via da Quinta da Torre de Santo António.



Figura 38 – Ponte da ribeira do Arrepiado.



Figura 39 – Ponte de Peniche, vista de montante.



Figura 40 – Pormenor dos arcos, aduelas, cantaria e guardas da ponte de Peniche, vista de jusante.



Figura 41 – Algumas lajes de calcário de um pavimento anterior da ponte de Peniche.



Figura 42 – Alguns muros dos casais da ponte de Peniche.



Figura 43 – Pedras calcárias a delimitar uma das margens da estrada nova de Coimbra.

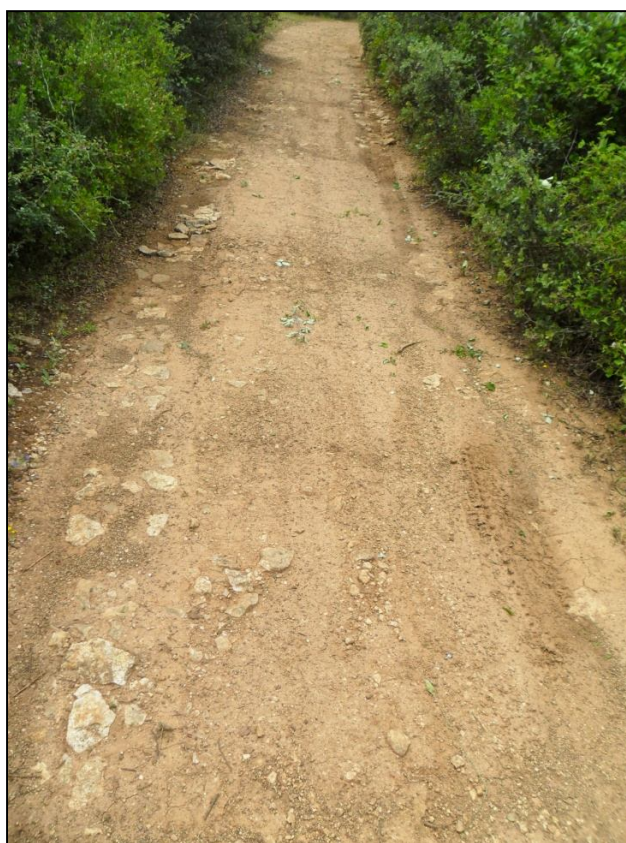


Figura 44 – Troço com vestígios da calçada da estrada nova de Coimbra.



Figura 45 – Pormenor da via em que se pode observar o aproveitamento que faz do afloramento rochoso à direita e à esquerda os vestígios da calçada da estrada nova de Coimbra.

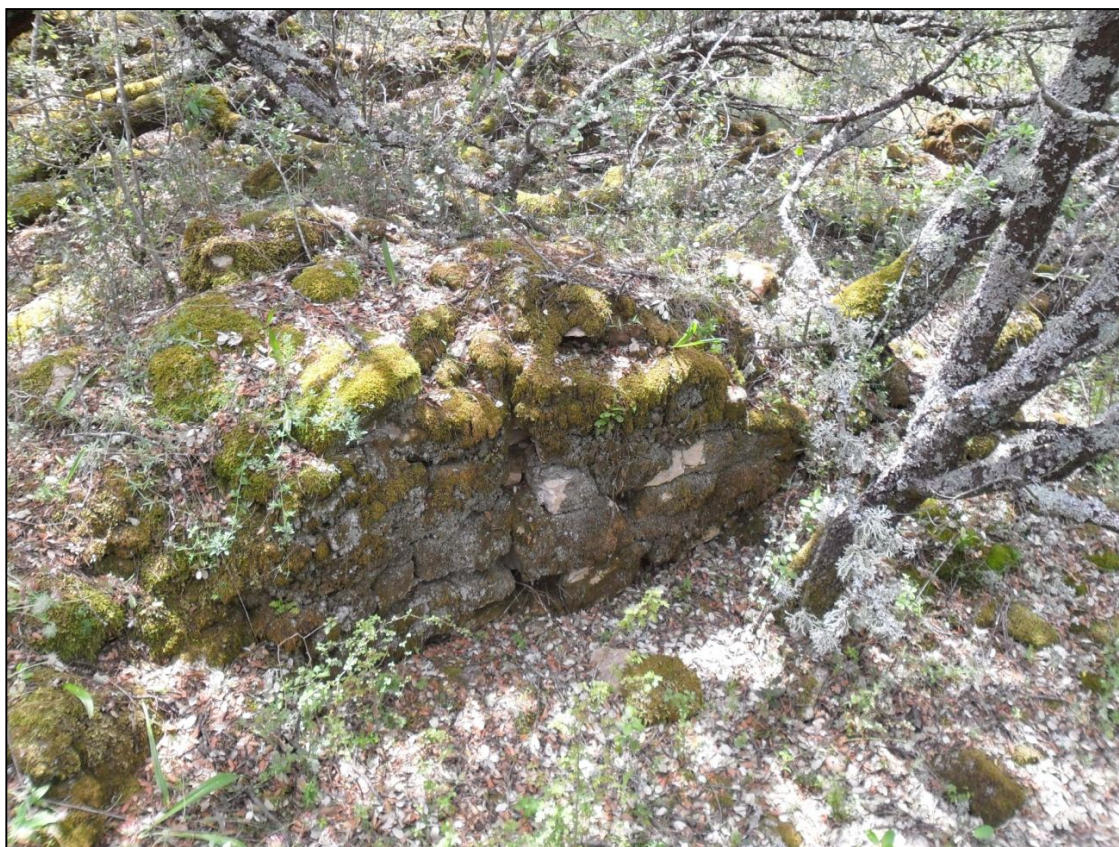


Figura 46 – Um dos muros melhor conservados da estrutura a oeste.



Figura 47 - Interior de uma das divisões com uma grande laje e à esquerda um muro da estrutura a oeste.



Figura 48 – Alinhamento de blocos ainda visível de uma das margens da estrada nova de Coimbra.



Figura 49 – Via da Soianda.



Figura 50 – Pormenor do aparelho construtivo da via da Soianda.



Figura 51 – Pormenor de alguns blocos que constituem as margens da via da Soianda.

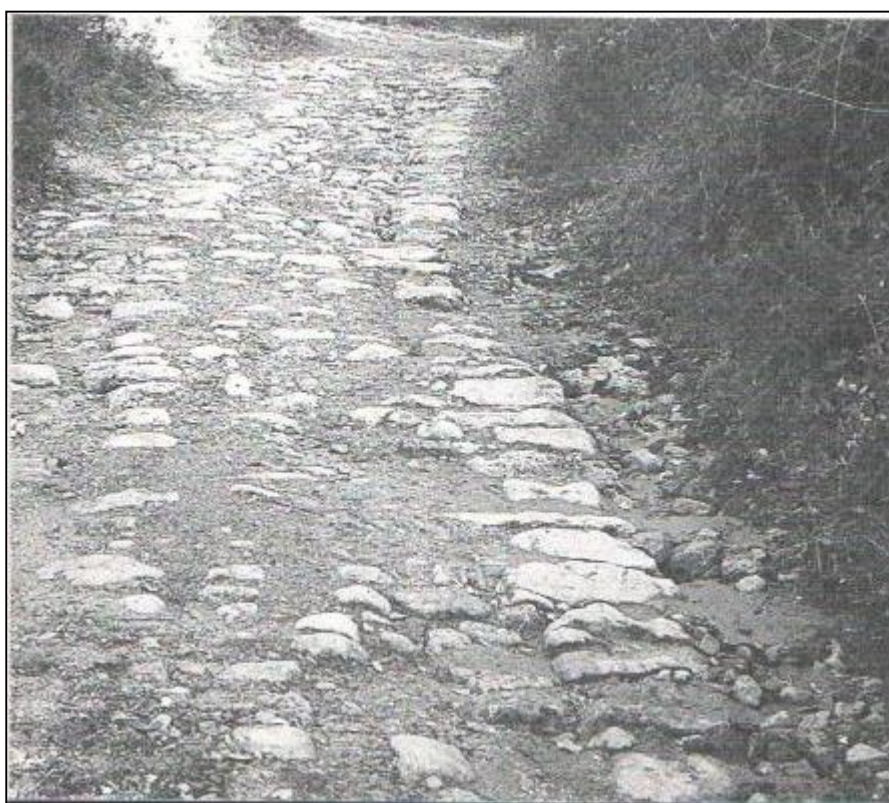


Figura 52 – Fotografia antiga da via onde ainda são observáveis os travões e as margens (segundo Batata, 1997: 96).



Figura 53 – Ponte de Ceras, vista de jusante.



Figura 54 – Pormenor do corta-mar da ponte de Ceras, vista de montante.



Figura 55 – Arco oeste da ponte de Ceras.



Figura 56 – Marca de canteiro “M” que aparece tanto no interior como exterior da igreja de Santa Maria dos Olivais.



Figura 57 – Marco de propriedade do Convento de Cristo.



Figura 58 – Cruz grega em calcário integrada num edifício perto das Castelhanas.



Figura 59 – Bloco calcário esculpido com cruz latina em alto-relevo de altar ou nicho encontrado junto à ponte de Ceras no sítio da antiga capela de S. Gonçalo de Amarante.

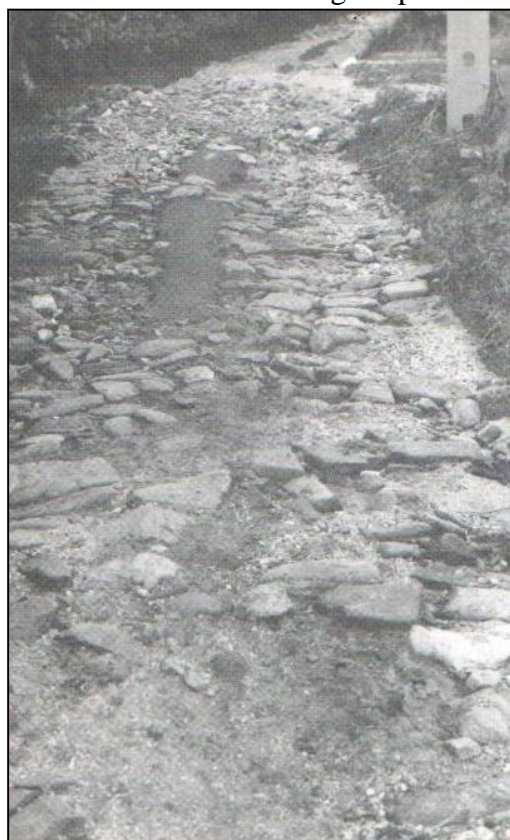


Figura 60 – Fotografia da via que passava pela ponte de Ceras (segundo Batata, 1997: 96).



Figura 61 – Ponte do Casal Velho ou da Azenha do Curto.



Figura 62 – Pormenor das aduelas e intradorso do arco da ponte do Casal Velho ou da Azenha do Curto.



Figura 63 – Via da Póvoa.



Figura 64 – Pormenor do aparelho construtivo da via da Póvoa.



Figura 65 – Grandes blocos calcários escavados para implementação da via da Póvoa, no lado esquerdo e muro de contenção, ligeiramente alteado, do lado direito.



Figura 66 – Ponte do Cairrão ou da Fervença, vista de jusante.



Figura 67 – Pormenor em que se vê os distintos aparelhos construtivos da ponte do Cairrão e o arranque do corta-mar a montante.



Figura 68 – Via de Vale de Carvalho.



Figura 69 – Pormenor do aparelho construtivo da via de Vale de Carvalho onde é visível o pavimento original em calcário e os remendos feitos com seixos.



Figura 70 – Verso do pequeno objeto metálico não identificado da via de Vale de Carvalho.



Figura 71 – Reverso do pequeno objeto metálico não identificado da via de Vale de Carvalho.

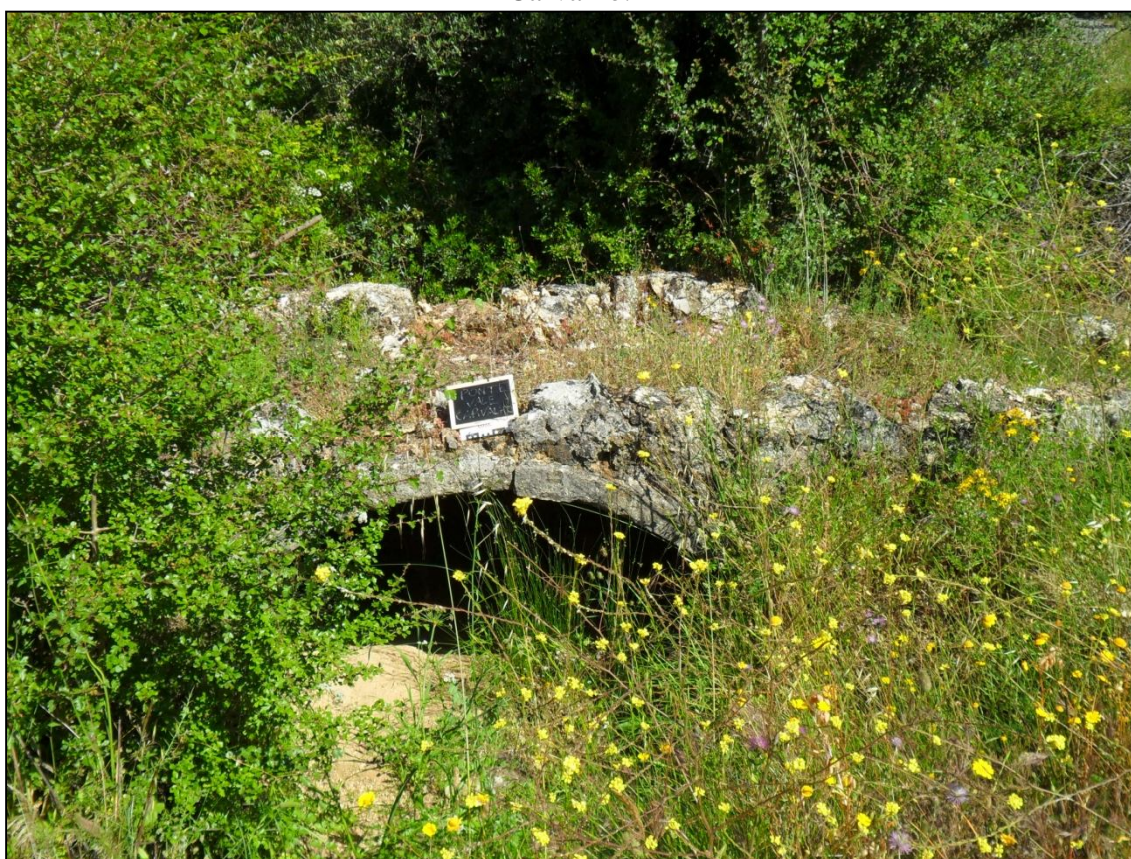


Figura 72 – Ponte de Vale de Carvalho.



Figura 73 – Pormenor do tabuleiro da ponte de Vale de Carvalho.



Figura 74 – Via de Casal do Ribeiro com alguns blocos calcários ainda *in situ* (à esquerda).



Figura 75 – Ponte da Fonte da Longra.



Figura 76 – Ponte de Vila Nova.



Figura 77 – Muros de antiga azenha ou lagar anexa à ponte de Vila Nova.



Figura 78 – Vestígio da via que passava pela ponte de Vila Nova, com alguns blocos que constituíam a sua calçada e o muro de contenção do lado esquerdo.



Figura 79 – Ponte do Carril, vista de montante.



Figura 80 – Pormenor do aparelho construtivo original em xisto dos paramentos da ponte do Carril.



Figura 81 – Pormenor do corta-mar da ponte do Carril.



Figura 82 – Ponte do Casal do Alecrim ou Casal do Mato, vista de jusante.



Figura 83 – Troço entulhado da via para a ponte da Abadia onde ainda se vêem alguns dos blocos que a constituiriam.



Figura 84 – Via do Ramalhal com pormenor de alguns blocos da calçada *in situ*.



Figura 85 – Pormenor do aparelho construtivo da via do Ramalhal.



Figura 86 – Via do Ramalhal com pormenor do seu assentamento no substrato calcário.



Figura 87 – Ponto da via do Ramalhal em que são visíveis as marcas dos rodados no substrato (marcas à esquerda, junto à fita métrica).



Figura 88 – Outro ponto onde são visíveis as marcas dos rodados no substrato (marcas à direita, junto à fita métrica)



Figura 89 – Pormenor do substrato rochoso com marcas de rodado da via do Ramalhal.



Figura 90 – Via de Relvas.



Figura 91 – Ponto da via de Relvas em que ainda são observáveis os blocos calcários da calçada.



Figura 92 – Pormenor do aparelho construtivo da via de Relvas, após limpeza e remoção da vegetação rasteira.

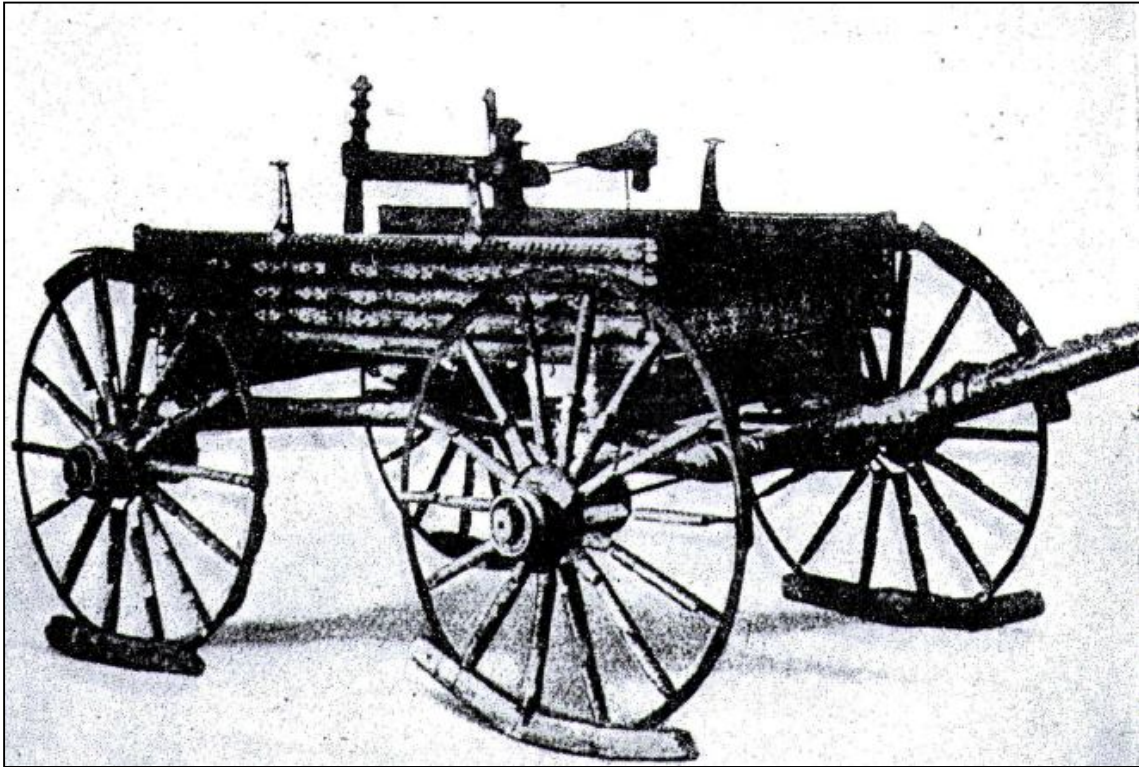


Figura 93 – Carro romano em bronze encontrado na Dinamarca (segundo Menéndez Pidal, 1951: 22 e 23).



Figura 94 – Selo concelhio de Carrión do século XIII onde é visível o carro de duas rodas de cambões e pinas (imagem disponível no site: <http://lacasadelabolera.blogspot.pt>, acesso 25-07-12).

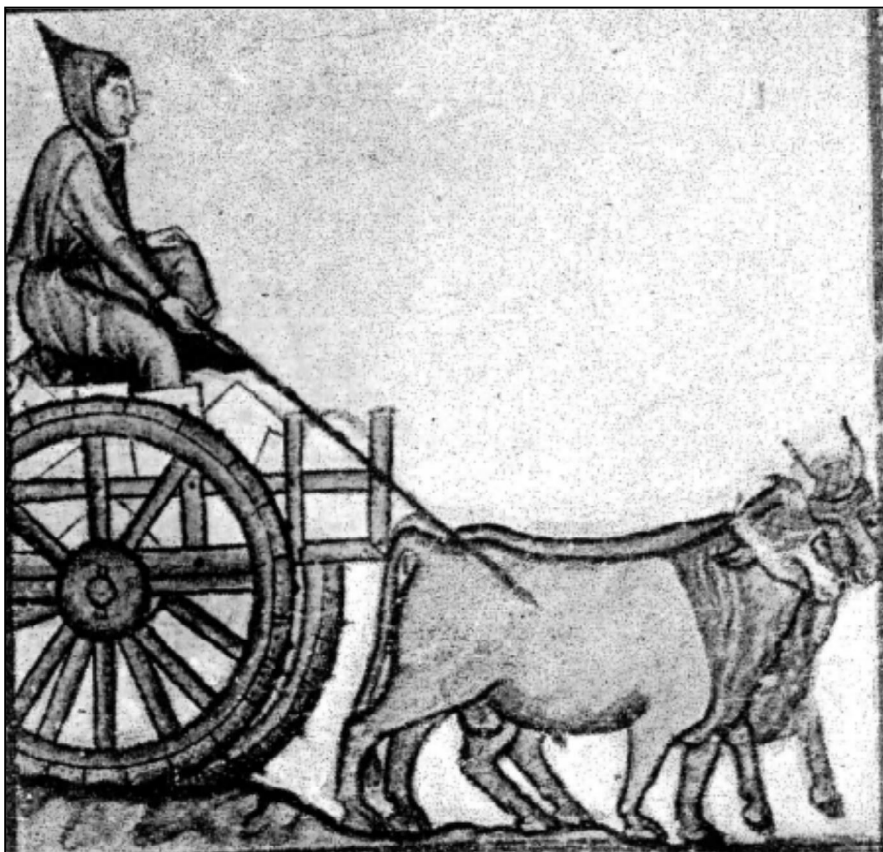


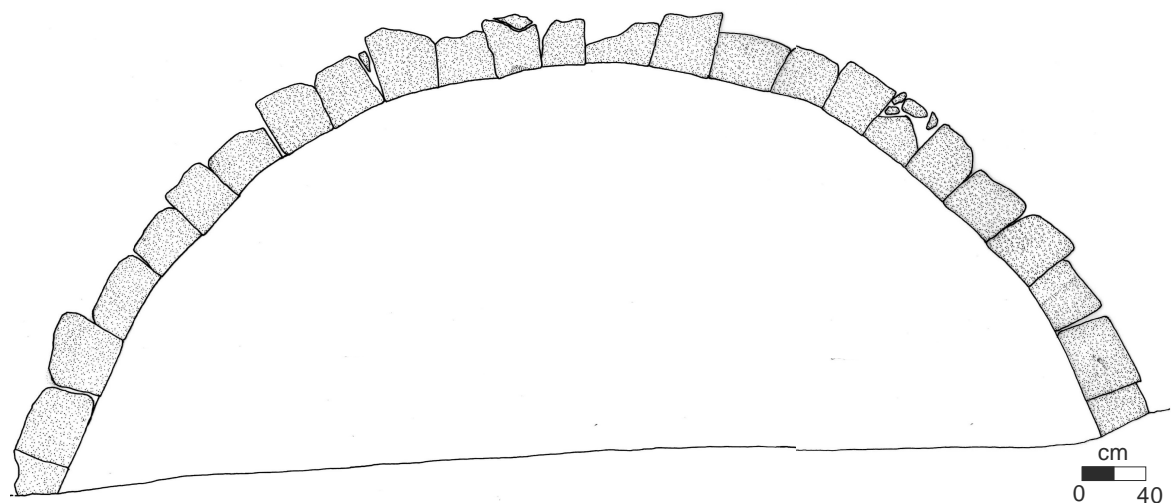
Figura 95 - Carro de duas rodas de raio ferradas empregue em trabalhos agrícolas (segundo Menéndez Pidal, 1951: 56).



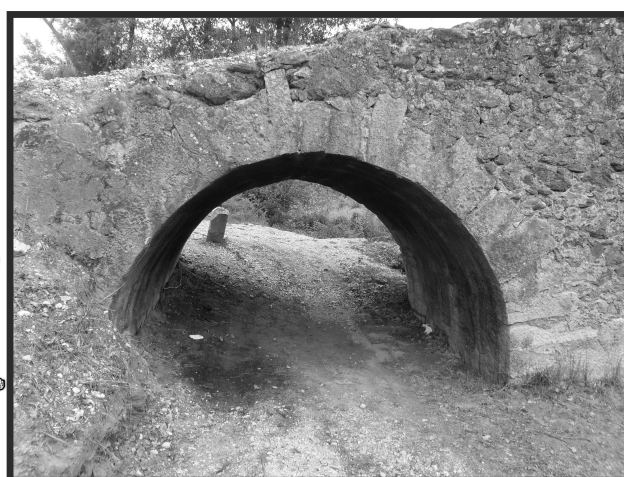
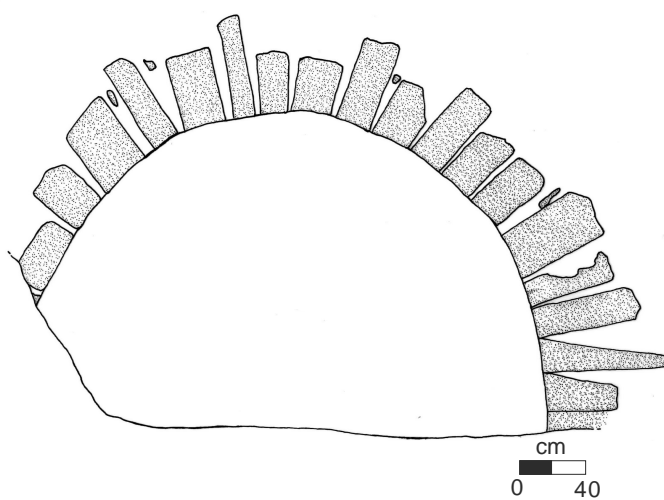
Figura 96 – Iluminura de 1509 onde se vê, no canto inferior direito, um carro ou carreta de duas rodas de raios (A.N.T.T., *Leitura Nova*, Estremadura, L.º 4).

Anexo

Gráfico



Figuras 1 e 2 – Desenho e fotografia do arco sudeste de cronologia medieval da ponte de Chocapalhas.



Figuras 3 e 4 – Desenho e fotografia do arco pequeno a sudoeste de forma denteada da ponte de Chocapalhas.

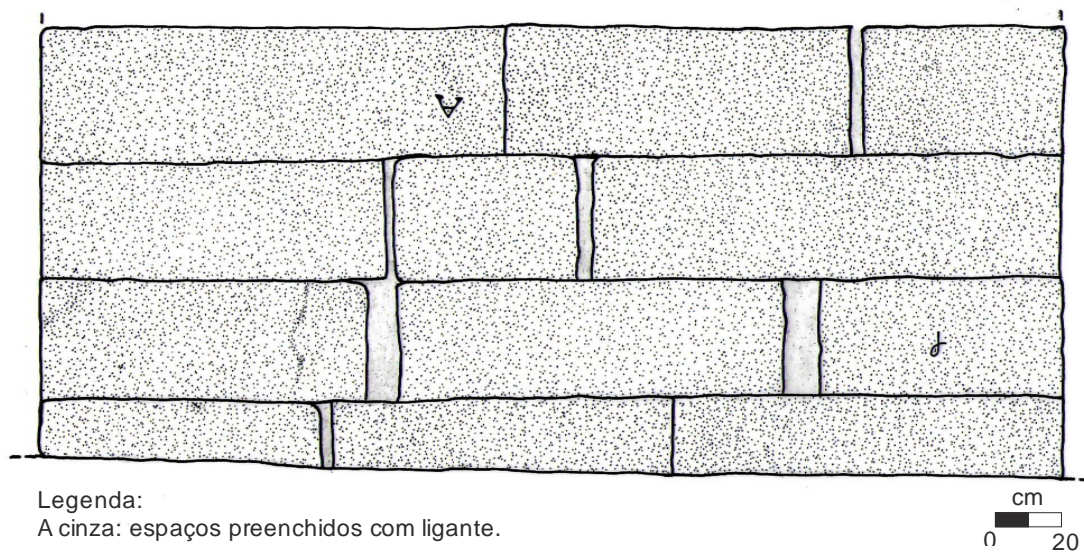


Figura 5 – Desenho do intradorso do arco sudeste da ponte de Chocapalhas.

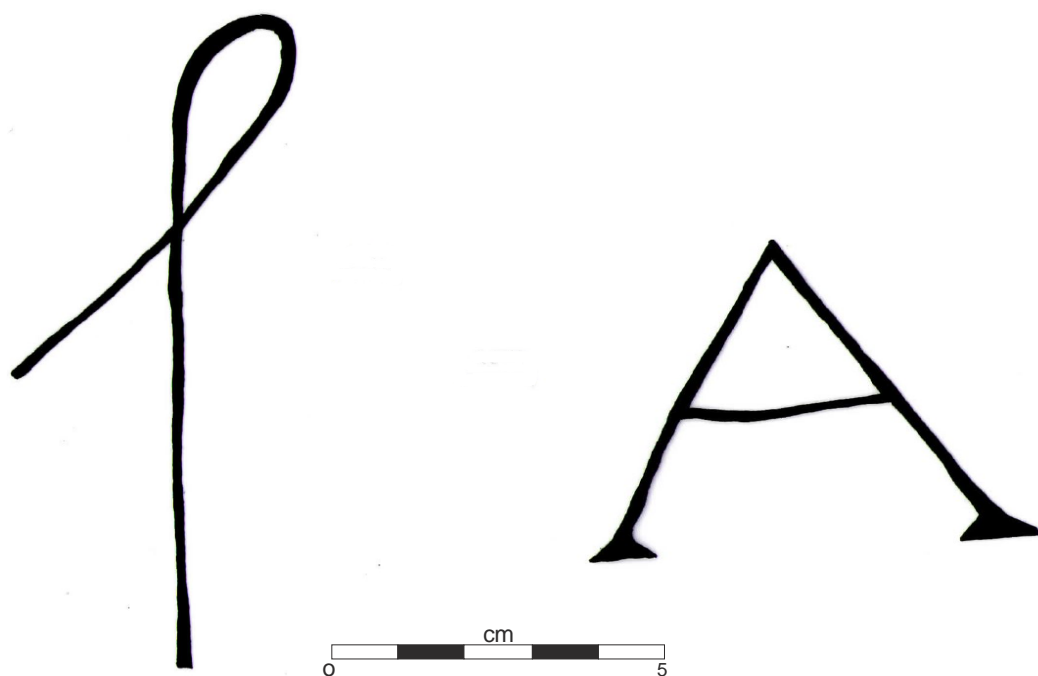
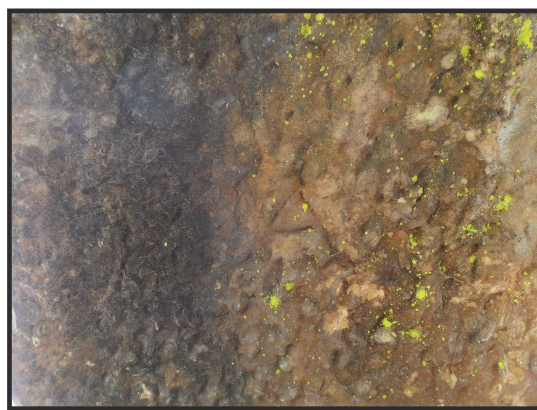


Figura 6 – Decalque das marcas de canteiro da ponte de Chocapalhas.



Figuras 7 e 8 – As marcas de canteiro predominantes no arco sudeste da ponte de Chocapalhas: “l” e “A”.

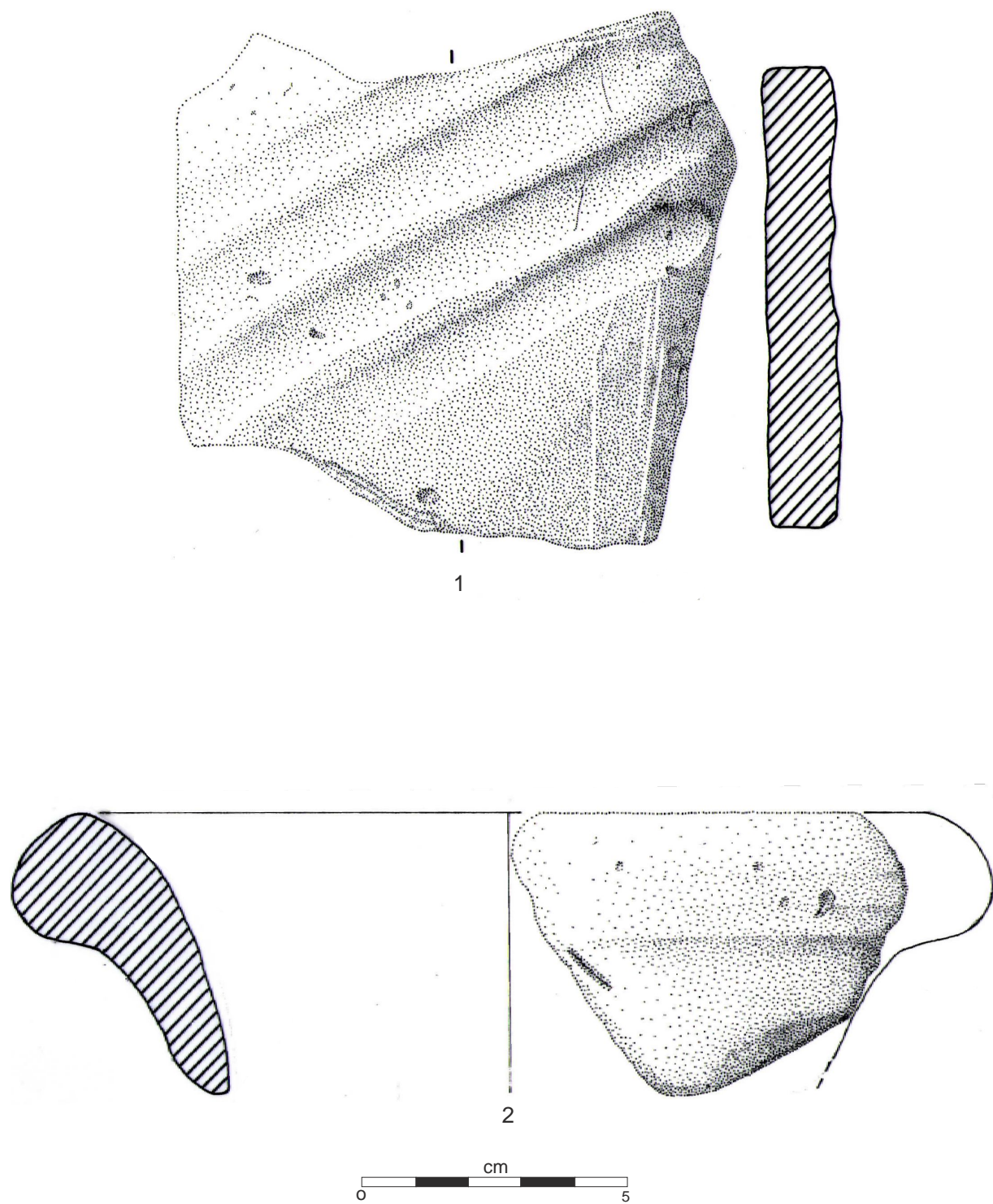
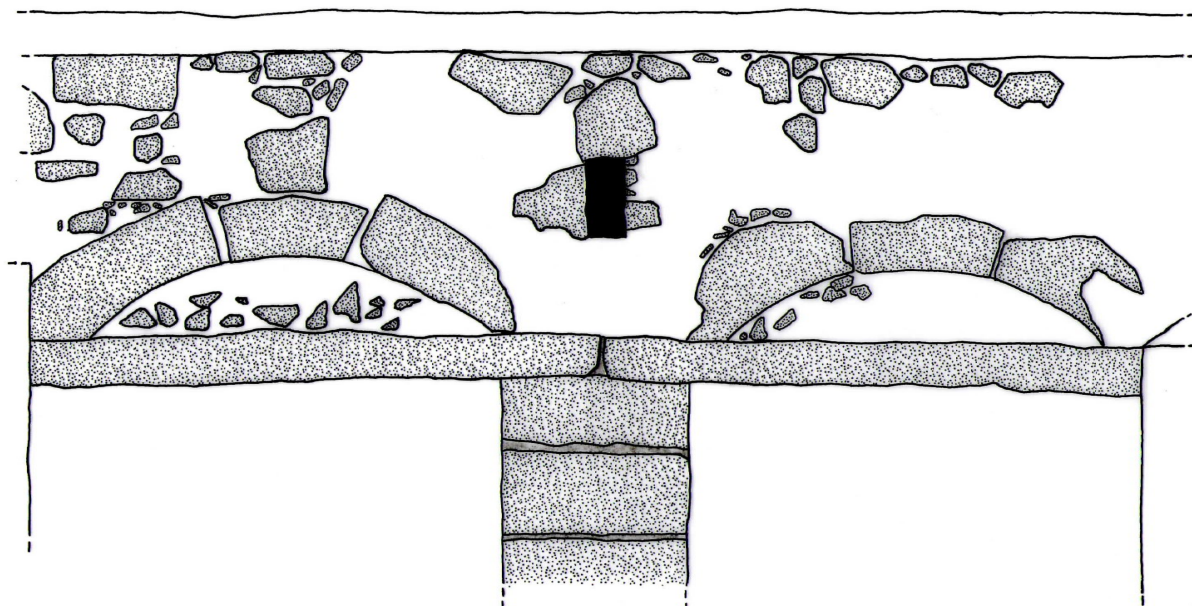


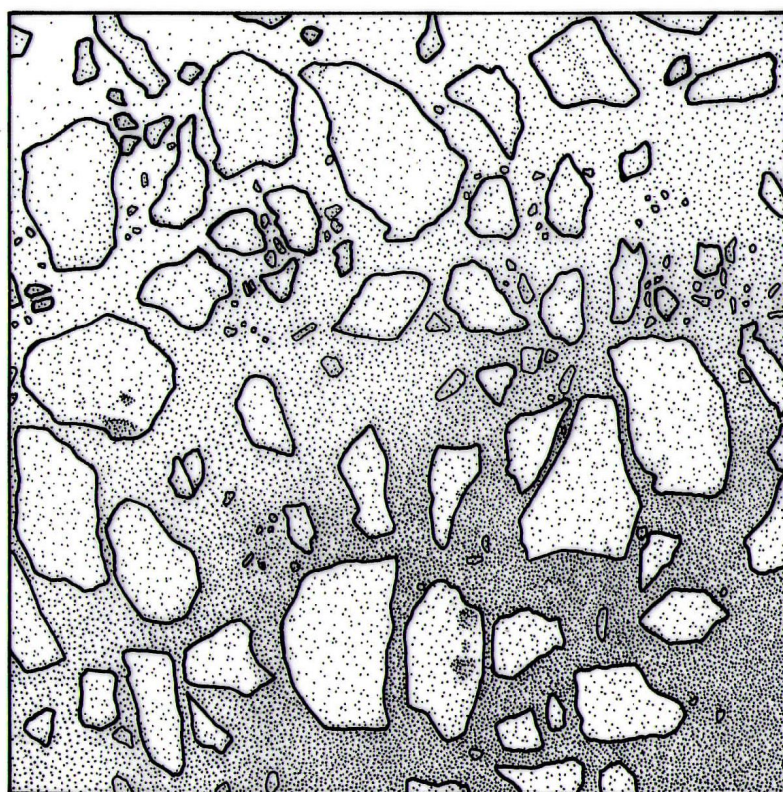
Figura 9 – Cerâmicas da ponte de Chocapalhas: 1 – telha; 2 – bordo de ânfora.



Legenda:
A cinza: espaços preenchidos com ligante;
A preto: olhal.

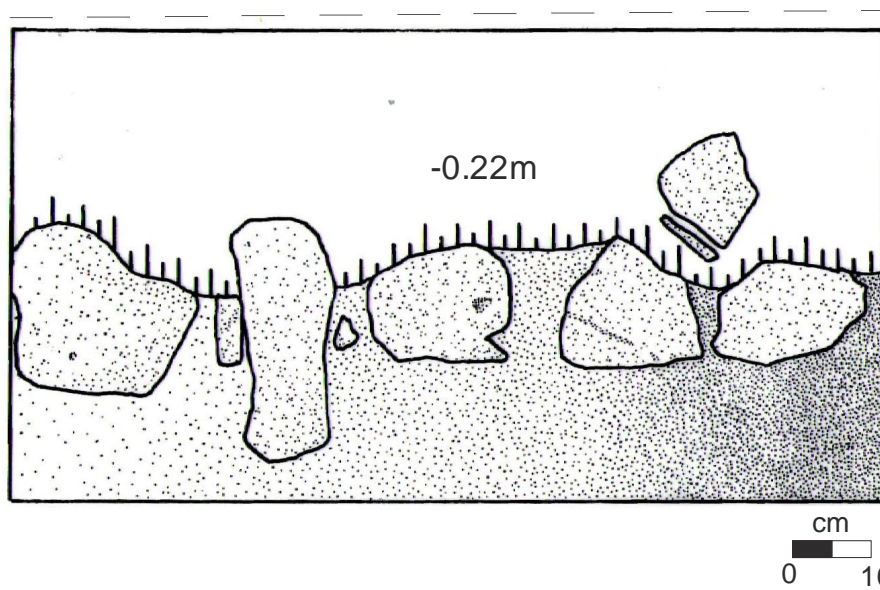
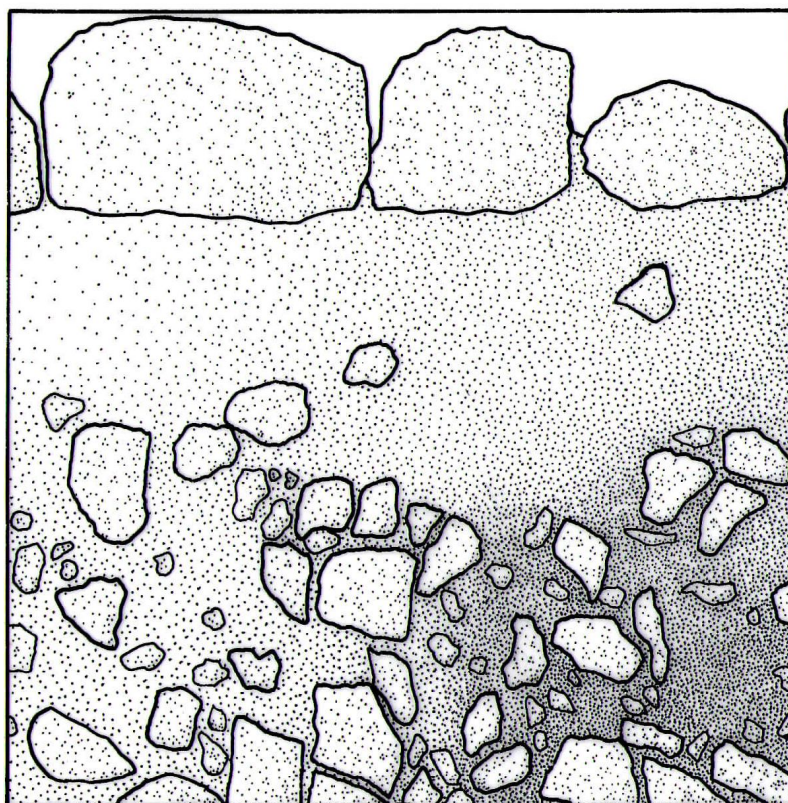
cm
0 40

Figura 10 – Desenho dos respiradouros da atual ponte do Ramil.



cm
0 10

Figura 11 – Desenho do aparelho da via da Quinta da Torre de Santo António.



Figuras 12 e 13 – Desenho das margens e aparelho construtivo da via da Quinta da Torre de Santo António.

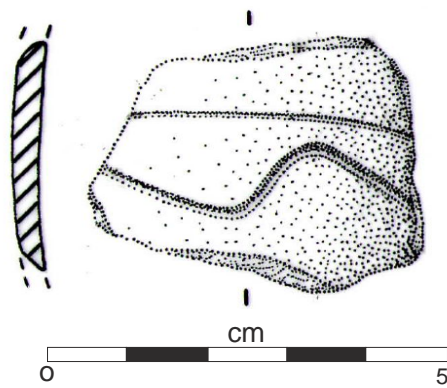


Figura 14 – Fragmento de cerâmica medieval com decoração incisa identificada na superfície da camada calcetada da via da Quinta da Torre de Santo António.

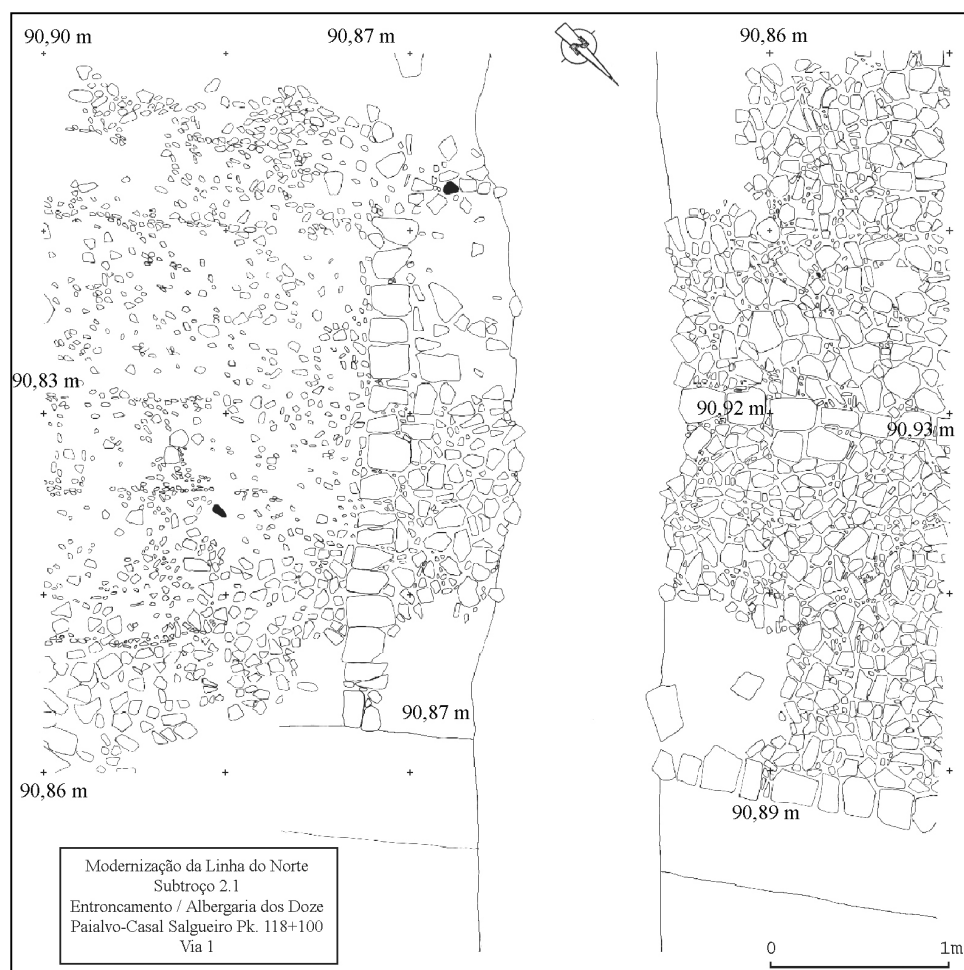


Figura 15 – Via medieval de Paialvo (segundo Caron, 2004: 20).

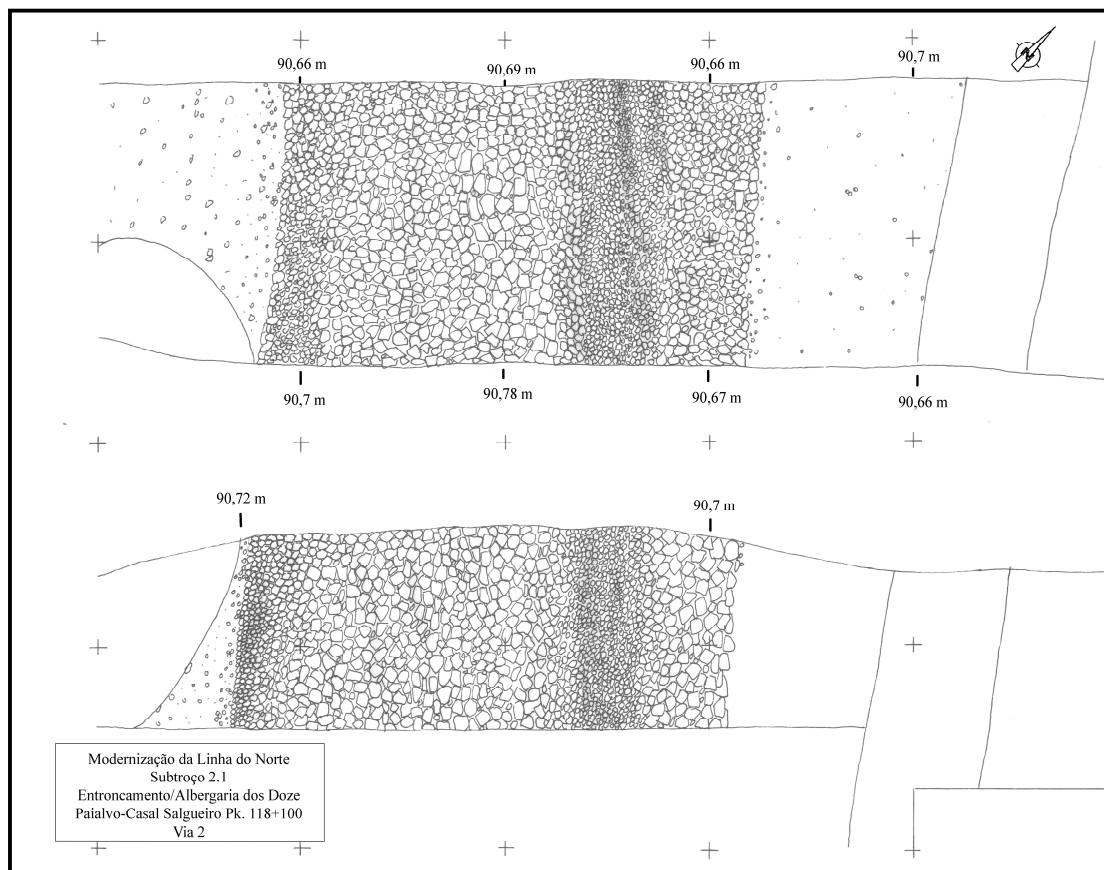


Figura 16 – Via romana de Paialvo (segundo Caron, 2004: 21).

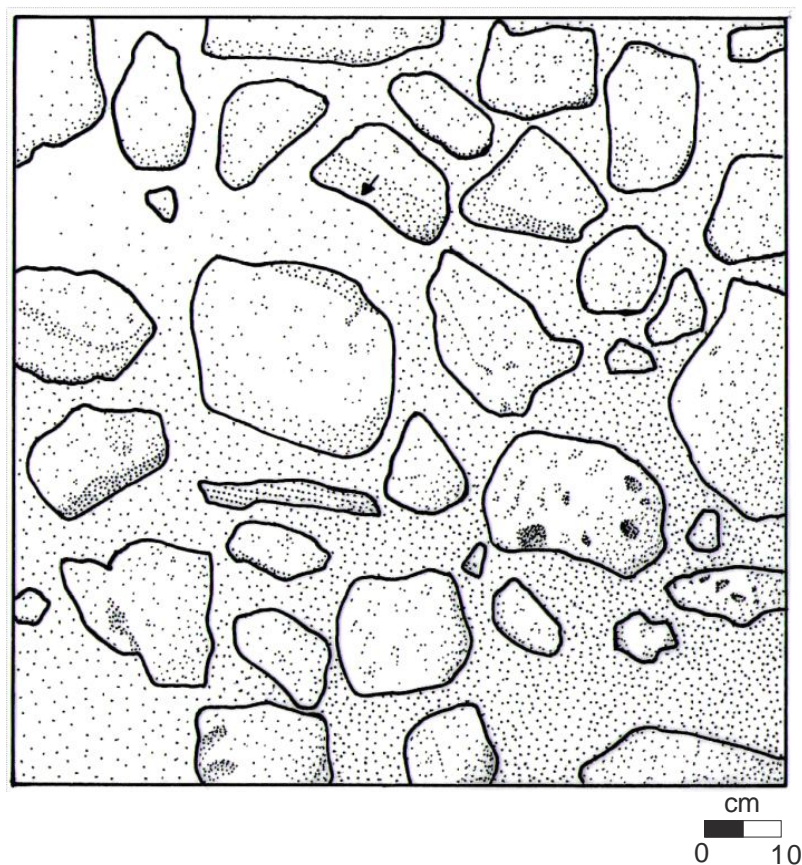
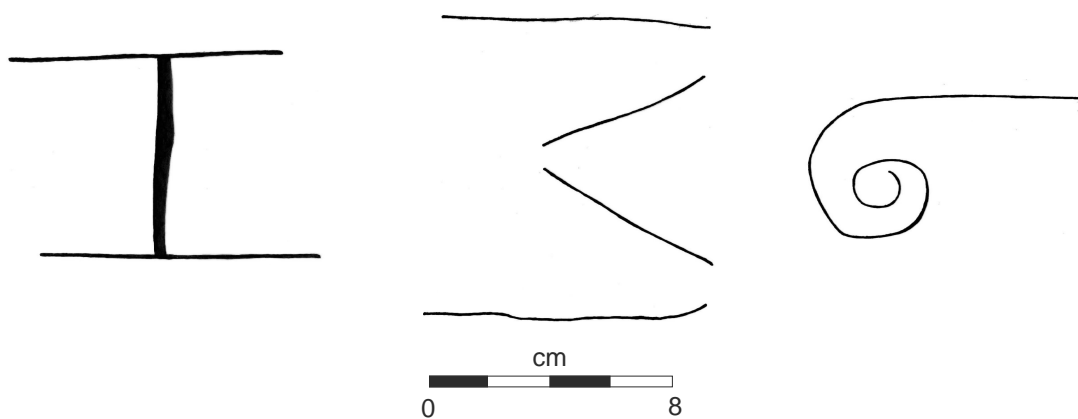
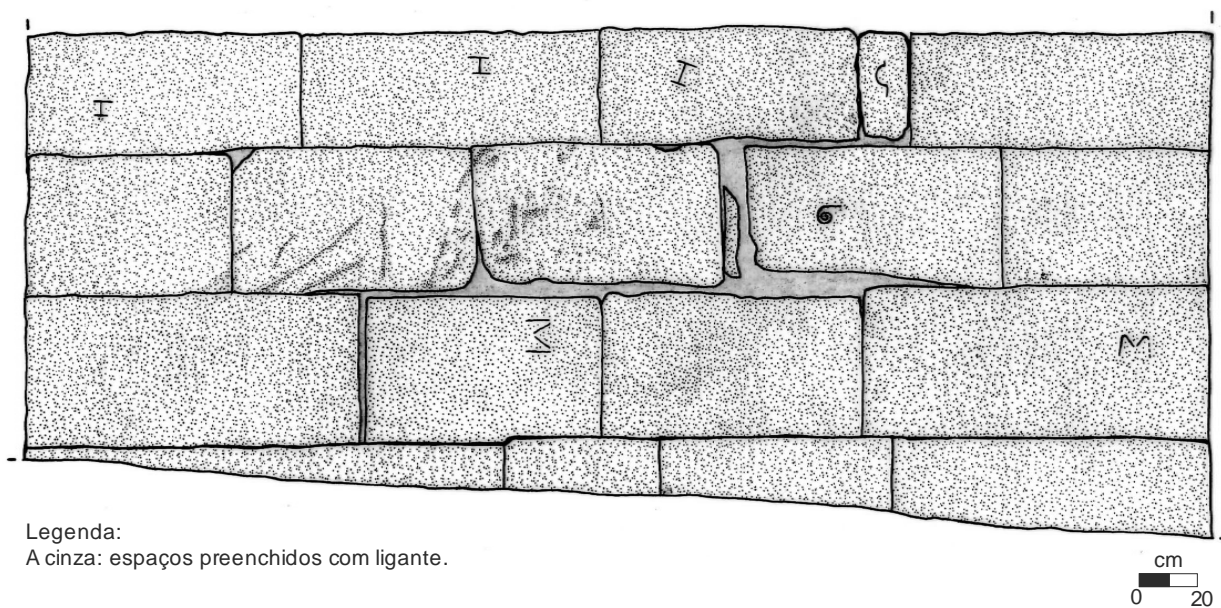


Figura 17 – Desenho do aparelho construtivo da via da Soianda.



Figuras 18 e 19 – Desenhos do intradorso do arco oeste e marcas de canteiro da ponte de Ceras.

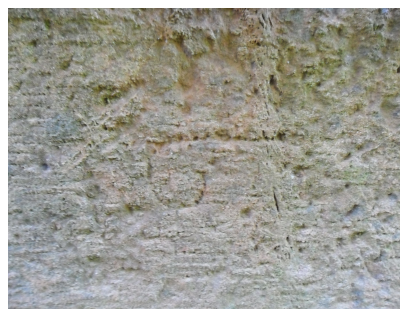


Figura 20 – Marcas de canteiro desenhadas do arco oeste da ponte de Ceras: “I”, serpentiforme e “M”.



Figura 21 – Outras marcas de canteiro da ponte de Ceras: “C”, “m”, “D” e “l”.

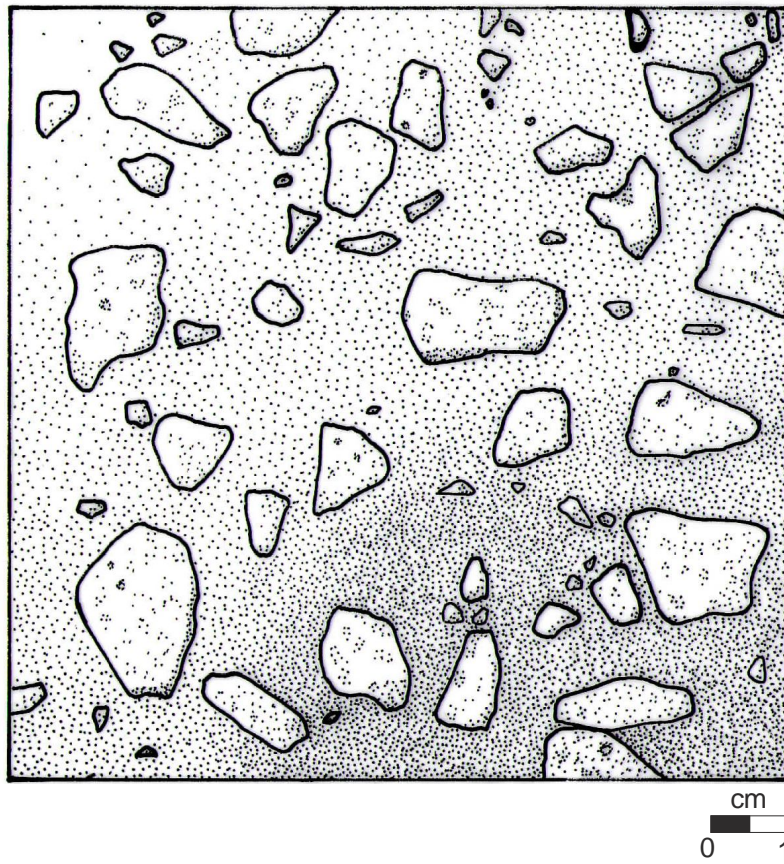


Figura 22 – Desenho do aparelho construtivo da calçada da via da Póvoa.

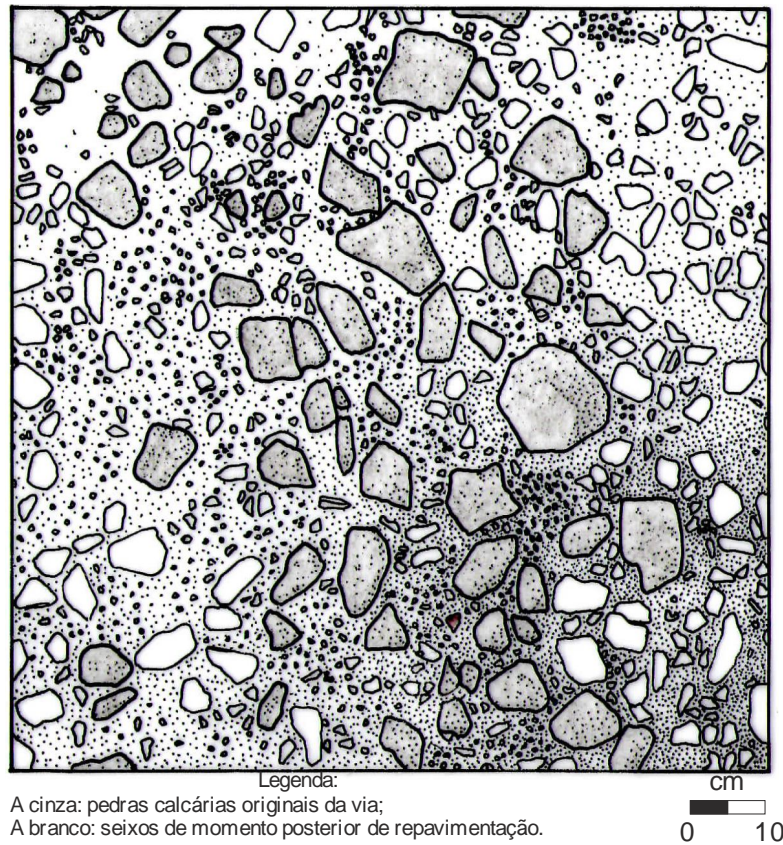


Figura 23 – Desenho do aparelho construtivo da calçada da via de Vale de Carvalho.

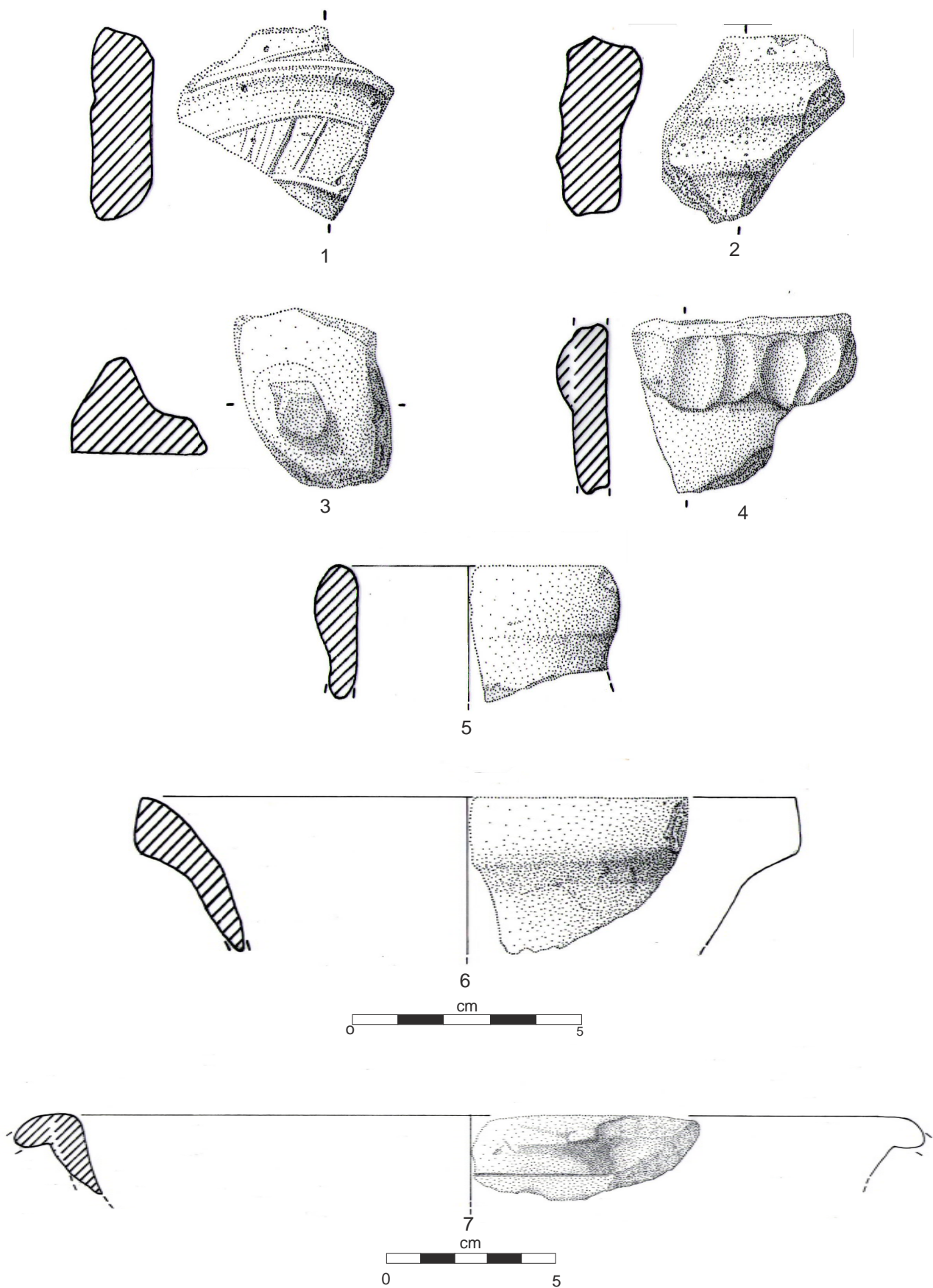


Figura 24 – Cerâmica medieval das vias de Vale de Carvalho e de Casal do Ribeiro

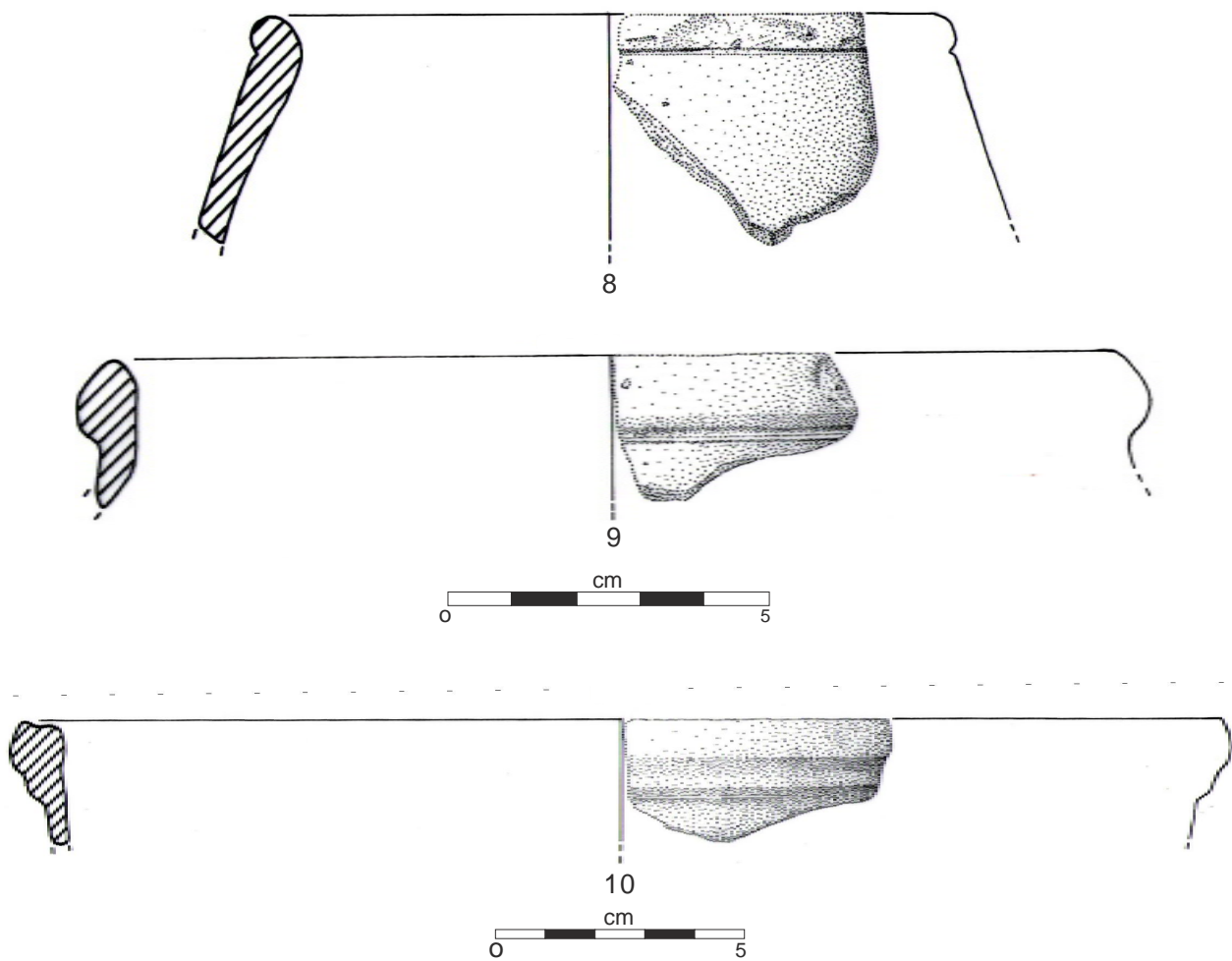


Figura 25 – Cerâmica medieval da via de Casal do Ribeiro

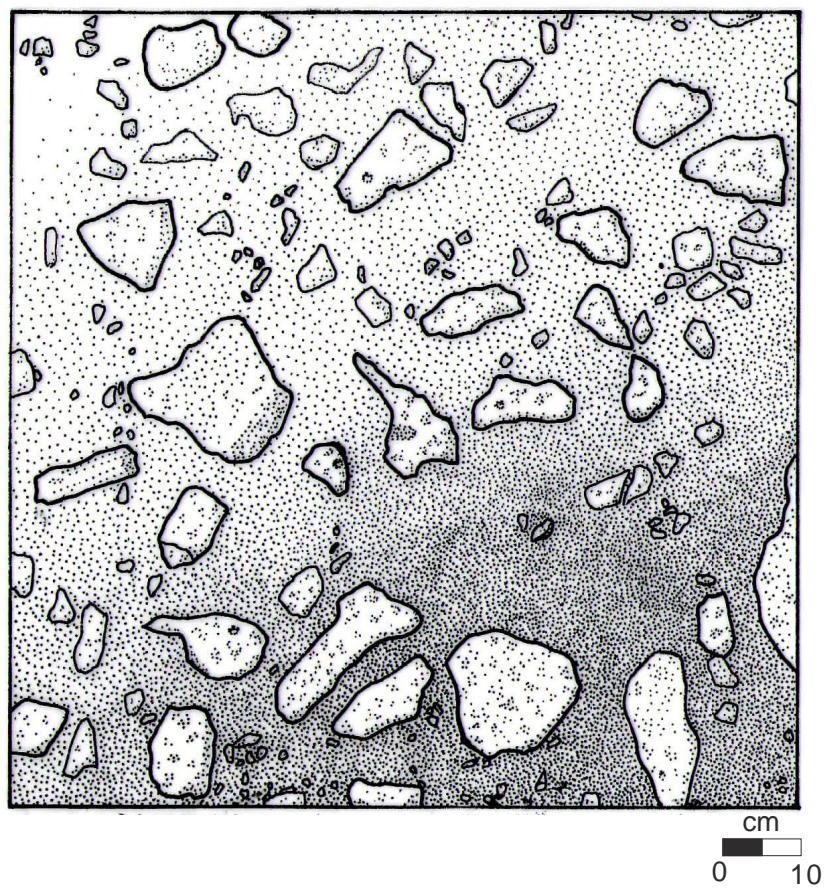


Figura 26 – Desenho do aparelho construtivo da via do Ramalhal.

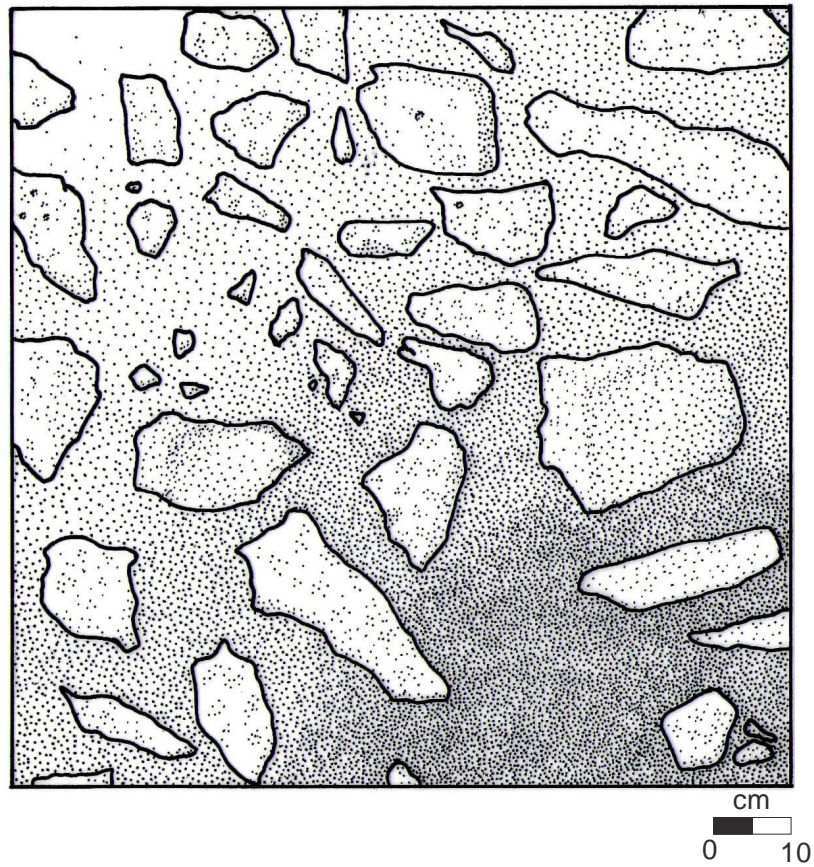


Figura 27 – Desenho do aparelho construtivo da via de Relvas.